ENR 1.12 TSIVIILÕHUSÕIDUKITE TUNNISTAMINE

ENR 1.12 INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

1 Tunnistamisprotseduurid

1.1 Õhusõiduki tunnistamisel [1)] kehtivad Eesti territooriumi ja territoriaalvete kohal järgnevad protseduurid ja visuaalsignaalid. Teise õhusõiduki poolt tunnistatav õhusõiduk peab viivitamatult:

a. täitma tunnistava õhusõiduki antavaid juhiseid, tõlgendades neid ja vastates visuaalsignaalidele kooskõlas Tsiviillennunduse konventsiooni Lisa 2 1. lisa sätetega;
b. teavitama võimalusel vastavat lennuliiklusteenistuse üksust;
c. üritama luua raadiosidet tunnistava õhusõidukiga või selle tegevust juhtiva organiga, edastades üldväljakutse avariisagedusel 121.5 MHz ja teatades andmed õhusõiduki ja lennu eesmärgi kohta; kui sidet ei saada, tuleb nimetatud üldväljakutset võimalusel korrata avariisagedusel 243 MHz;

d. kui õhusõidukil on transponder, tuleb valida režiim A ja kood 7700, kui vastav lennuliiklusteenistuse üksus ei nõua teisiti. Kui transponder on varustatud režiimiga C, tuleb seda pidevalt kasutada, kui lennuliiklusteenistuse üksus ei nõua teisiti.

1) Kooskõlas Otsingu- ja pääste käsiraamatuga (Doc 7333) ei sisalda sõna "tunnistamine" selles kontekstis hädaolukorras oleva õhusõiduki palvel osutatavat tunnistus- ja saateteenindust.

1.2 Kui tunnistamise ajal on saavutatud kahepoolne raadioside, kuid suhtlus ei ole võimalik ühises keeles, tuleb üritada edastada juhiseid, nende saamise kinnitusi ja olulist infot, kasutades alltoodud tabeli väljendeid ja hääldamisviise, edastades igat väljendit kaks korda.

1 Interception Procedures

1.1 The following procedures and visual signals apply over the territory and territorial waters of Estonia in the event of interception [1)] of an aircraft. An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately:

a. follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in Appendix 1 of ICAO Annex 2;
b. notify, if possible, the appropriate air traffic services unit;
c. attempt to establish radio communication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency FREQ 121.5 MHz, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight; if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency FREQ 243 MHz;
d. if equipped with SSR transponder, select Mode A Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit. If SSR transponder is equipped with Mode C use it continuously unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

1) 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 7333).

1.2 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 following table, transmitting each phrase twice:

TUNNISTATAVA ÕHUSÕIDUKI VÄLJENDID		
Väljend	**Hääldus** [1)]	**Tähendus**
CALL SIGN (kutsung) [2)]	**KOOL** SA-IN (kutsung)	Minu kutsung on (kutsung)
WILCO	**VILL**-KÕU	Sain aru. Täidan juhiseid
CAN NOT	**KÄNN**-NOT	Ei saa täita
REPEAT	RI-**PIIT**	Korda juhised
AM LOST	**ÄM-LOSST**	Olen eksinud
MAYDAY	**MEIDEI**	Olen hädas
HIJACK [3)]	**HAI-DZÄKK**	Olen kaaperdatud
LAND (koha nimi)	**LÄÄND (koha nimi)**	Palun maandumist (koha nimi)
DESCEND	DII-**SEND**	Olen sunnitud vähendama lennukõrgust

[1)] Rõhutatavad silbid on trükitud paksult.

[2)] Küsitav kutsung on tunnus, mida kasutatakse raadiosides ATS üksusega ja mis vastab lennuplaanis märgitud õhusõiduki tunnusele.

[3)] Kõigis olukordades ei ole väljendit "HIJACK" võimalik ega sobiv kasutada.

© 2011 EANS

PHRASES FOR USE BY THE INTERCEPTED AIRCRAFT		
Phrase	***Pronunciation*** [1]	***Meaning***
CALL SIGN (call sign) [2]	***KOL** SA-IN (call sign)*	*My call sign is (call sign)*
WILCO	***VILL**-KO*	*Understood, will comply*
CAN NOT	***KANN** NOTT*	*Unable to comply*
REPEAT	*REE-**PEET***	*Repeat your instruction*
AM LOST	***AM LOSST***	*Position unknown*
MAYDAY	***MAYDAY***	*I am in distress*
HIJACK [3]	***HI-JACK***	*I have been hijacked*
LAND (place name)	***LAAND (place name)***	*I request to land at (place name)*
DESCEND	*DEE-**SEND***	*I require descent*

[1] *Syllables to be emphasized are printed in bold letters.*

[2] *The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with ATS units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.*

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

1.3 Allpool olevas tabelis märgitud väljendeid kasutab tunnistav õhusõiduk ja neid tuleb edastada eelmises punktis kirjeldatud juhtudel kaks korda.

1.3 The phrases shown in the table below shall be used by the intercepting aircraft and transmitted twice in the circumstances described in the preceding paragraph.

1.4 Kui ükskõik mis allikast raadio teel saadud juhised on vastuolus tunnistava õhusõiduki antavate visuaalsignaalidega, peab tunnistatav õhusõiduk viivitamatult küsima selgitusi, jätkates samal ajal tunnistava õhusõiduki visuaalsignaalide täitmist.

1.4 If any instructions received by radio from any sources 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.

1.5 Kui ükskõik mis allikast raadio teel saadud juhised on vastuolus tunnistava õhusõiduki poolt raadio teel antavate juhistega, peab tunnistatav õhusõiduk viivitamatult küsima selgitusi, jätkates samal ajal tunnistava õhusõiduki poolt raadio teel antavate juhiste täitmist.

1.5 If instructions received by radio from any sources 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.

1.6 Tunnistamisel kasutatavad visuaalsignaalid on kirjeldatud ENR 1.12 peatükis 2.

1.6 The visual signals for use in the event of interception are detailed in section 2 of ENR 1.12.

TUNNISTAVA ÕHUSÕIDUKI VÄLJENDID		
Väljend	**Hääldus** [1]	**Tähendus**
CALL SIGN	**KOOL** SA-IN	Mis on sinu kutsung?
FOLLOW	**FOL**-OU	Järgne mulle
DESCEND	DI-**SEND**	Maandumiseks vähenda lennukõrgust
YOU LAND	**JUU LÄND**	Maandu sellel lennuväljal
PROCEED	PRO-**SIID**	Võite jätkata lendu

[1] Rõhutatavad silbid on trükitud paksult.

PHRASES FOR USE BY THE INTERCEPTING AIRCRAFT		
Phrase	***Pronunciation*** [1]	***Meaning***
CALL SIGN	***KOL** SA-IN*	*What is your call sign?*
FOLLOW	***FOL**-LO*	*Follow me*
DESCEND	*DEE-**SEND***	*Descend for landing*
YOU LAND	***YOU LAAND***	*Land at this aerodrome*
PROCEED	*PRO-**SEED***	*You may proceed*

[1] *Syllables to be emphasized are printed in bold letters.*

© 2011 EANS

2 TUNNISTAMISEL KASUTATAVAD SIGNAALID

2 SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION

TUNNISTAVA ÕHUSÕIDUKI VISUAALSIGNAALID JA TUNNISTATAVA ÕHUSÕIDUKI VASTUSSIGNAALID				
Jrk nr	**Tunnistava õhusõiduki signaalid**	**Tähendus**	**Tunnistatava õhusõiduki vastused**	**Tähendus**
1	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Tiivalt tiivale kallutamine ja navigatsioonitulede ebakorrapärane vilgutamine tunnistatava õhusõiduki ees, pisut ülalpool ning reeglina vasakul küljel. Peale vastusmärgi saamist - sujuv pööre rõhttasapinnas reeglina vasakule kuni soovitud kursini jõudmiseni. Kui tunnistavaks õhusõidukiks on kopter, vilgutab see lisaks navigatsioonituledele ka maandumisprožektoreid. Kui tunnistatavaks õhusõidukiks on kopter, lendab tunnistav selle paremal küljel ja sooritab pöörde paremale. *Märkus 1. Tunnistav õhusõiduk võib ilmastiku või maastiku tingimustest tulenevalt lennul paikneda ja sooritada pöördeid vastupidiselt ülalpool sätestatule.* *Märkus 2. Kui tunnistataval õhusõidukil ei ole võimalik järgida tunnistava õhusõiduki kiirust, eeldatakse, et tunnistav õhusõiduk lendab ooterežiimi trajektooril ning kallutab tiibu, möödudes tunnistatavast õhusõidukist.*	Toimub sekkumine lendu. Järgne minule.	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Tiivalt tiivale kallutamine, navigatsioonitulede ebakorrapärane vilgutamine ning järgnemine.	Sain aru, täidan korraldusi.
2	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Järsk, vähemalt 90° tõusev pööre, mis eemaldub tunnistatavast õhusõidukist selle lennutrajektooriga lõikumata.	Võid jätkata lendu.	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Tiivalt tiivale kallutamine.	Sain aru, täidan korraldusi.
3	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Teliku väljalaskmine, kui õhusõidukil on sissetõmmatav telik, süüdatud maandumisprožektoritega lend kasutusel oleva raja kohal, või, kui tunnistatav on kopter, kopterite maandumisväljaku kohal. Tunnistav kopter teostab maandumiseelse lähenemise ja jääb ripplennule kopterite maandumisväljaku lähedale.	Maandu sellele lennuväljale.	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Teliku väljalaskmine, kui õhusõidukil on sissetõmmatav telik, järgnemine tunnistavale õhusõidukile ja süüdatud maandumisprožektoritega lend kasutusel oleva raja kohal, ning, kui arvatakse ohutu maandumise võimaliku olevat, maandumine.	Sain aru, täidan korraldusi.

TUNNISTATAVA ÕHUSÕIDUKI VISUAALSIGNAALID JA TUNNISTAVA ÕHUSÕIDUKI VASTUSSIGNAALID				
Jrk nr	**Tunnistatava õhusõiduki signaalid**	**Tähendus**	**Tunnistava õhusõiduki vastused**	**Tähendus**
4	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Teliku sissetõmbamine, kui õhusõidukil on sissetõmmatav telik, lend kasutusel oleva raja kohal ja maandumisprožektorite vilgutamine kõrgusel, mis on suurem kui 300 m (1000 ft) ja mitte suurem kui 600 m (2000 ft) lennuväljast ning lennu jätkamine kasutusel oleva raja lennuväljaringil. Eelpoolöeldu kehtib ka kopteri suhtes, kuid nimetatud kõrgused on vastavalt 50 m (170 ft) ja 100 m (330 ft) kopterite maandumisväljakult. Kui ei ole võimalik vilgutada maandumisprožektoreid, siis vilgutatakse mingeid muid tulesid.	Sinu poolt näidatud lennuväli ei ole sobiv.	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Kui soovitakse, et tunnistatav õhusõiduk järgneks tunnistavale varulennuväljale, tõmbab tunnistav teliku sisse, kui see on sissetõmmatav ja annab jrk nr 1 kohaseid tunnistava õhusõiduki signaale.	Sain aru, järgne minule.
			Kui on otsustatud tunnistatav õhusõiduk vabastada, antakse jrk nr 2 kohaseid tunnistava õhusõiduki signaale.	Sain aru, võid jätkata lendu.
5	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Kõigi kasutusel olevate tulede korrapärane sisse-välja lülitamine nii, et see erineks vilkuvtuledest.	Ei saa täita juhiseid.	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Jrk nr 2 kohased tunnistava õhusõiduki signaalid.	Sain aru.
6	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Kõigi kasutusel olevate tulede ebakorrapärane vilgutamine.	Olen hädas.	PÄEVAL ja ÖÖSEL - Jrk nr 2 kohased tunnistava õhusõiduki signaalid.	Sain aru.

© 2011 EANS

SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTED AIRCRAFT				
Series	**INTERCEPTING Aircraft Signals**	**Meaning**	**INTERCEPTED Aircraft Responds**	**Meaning**
1	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. Note: 1. Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above. 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.	You have been intercepted. Follow me.	DAY or NIGHT – Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.	Understood, will comply.
2	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.	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.

SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTED AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTING AIRCRAFT				
Series	**INTERCEPTING Aircraft Signals**	**Meaning**	**INTERCEPTED Aircraft Responds**	**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 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) (in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (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.	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.	Understood, follow me.
			If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood, you may proceed.
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.

© 2011 EANS