ENR 1.13 EBASEADUSLIK SEKKUMINE

ENR 1.13 UNLAWFUL INTERFERENCE

1 Üldosa

Järgnevad protseduurid on ette nähtud kasutamiseks õhusõiduki poolt ebaseaduslikul sekkumisel ning kui õhusõidukilt ei ole võimalik sellest faktist teatada ATS üksusele.

2 Protseduurid

2.1 Välja arvatud juhul, kui olukord pardal nõuab teisiti, peab kapten püüdma lennata määratud lennusuunal ja reisitasandil vähemalt seni, kuni teatamine ATS üksusele osutub võimalikuks või õhusõiduk jõuab radari tegevusraadiusse.

2.2 Kui õhusõiduk, mille lendu on ebaseaduslikult sekkutud, on sunnitud kõrvale kalduma määratud lennusuunast või määratud reisitasandist, omamata võimalust astuda raadiosidesse lennuliiklusteenistusega, peab kapten võimaluse korral:

a. püüdma edastada hoiatusi VHF avariisagedustel ja teistel vastavatel sagedustel, v.a juhul, kui olukord pardal nõuab teisiti. Kui asjaolud lubavad ja see on eelistatav, tuleks kasutada ka teisi seadmeid, nagu pardatransponder, andmeedastus, jne; ja

b. jätkama lendu kooskõlas eriprotseduuridega, mis on mõeldud kasutamiseks lennul sellistes asjaoludes ning kui sellised protseduurid on kehtestatud ja avaldatud Doc 7030-s – Regionaalsed Lisaprotseduurid; või

c. kui vastavaid regionaalseid protseduure ei ole kehtestatud, jätkama lendu lennukõrgusel, mis erineb tavaliselt selles piirkonnas IFR-lennul kasutatavatest reisitasanditest 300 m (1000 ft) võrra, kui lend toimub ülalpool FL 290 ning 150 m (500 ft) võrra, kui allpool FL 290.

1 General

The following procedures are intended for use by aircraft when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact.

2 Procedures

2.1 Unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise, the pilot-in-command should attempt to continue flying on the assigned track and at the assigned cruising level at least until notification to an ATS unit is possible or the aircraft is within radar coverage.

2.2 When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must depart from its assigned track or its assigned cruising level without being able to make radio-telephony contact with ATS, the pilot-in-command should, whenever possible:

a. attempt to broadcast warnings on the VHF emergency frequency and other appropriate frequencies, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise. Other equipment such as onboard transponders, data links, etc should also be used when it is advantageous to do so and circumstances permit; and

b. proceed in accordance with applicable special procedures for in-flight contingencies, where such procedures have been established and promulgated in Doc 7030 – Regional Supplementary Procedures; or

c. if no applicable regional procedures have been established, proceed at a level which differs from the cruising levels normally used for IFR flight in the area by 300 m (1000 ft) if above FL 290 or by 150 m (500 ft) if below FL 290.

© 2011 EANS

TÜHJAKS JÄETUD
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK