

ENR 1.13 UNLAWFUL INTERFERENCE / НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО**ENR 1.13.1 General / Общие положения**

1. 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.

ENR 1.13.2 Procedures / Процедуры

Unless consideration onboard 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 able to notify an ATS Unit or within radar coverage.

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 radiotelephony contact with ATS, the pilot-in-command should, whenever possible :

- attempt to broadcast warnings on the VHF emergency frequency and other appropriate frequencies, unless consideration aboard the aircraft dictate otherwise. Other equipment such as on-board transponder, data link etc., should also be used when it is advantageous to do so and circumstances permit; and
- proceed in accordance with applicable special procedures for in-flight-contingencies according to ICAO Doc 7030 - Regional Supplementary Procedures, or
- proceed at a level which differs from the cruising level normally used for IFR flight in the area by 300 m (1000 ft) if above FL410 or by 150m (500 ft) if below FL410.

1. Следующие процедуры предназначены для использования экипажем ВС, когда происходит акт незаконного вмешательства, и экипаж не в состоянии уведомить орган ОВД об этом факте.

Если ситуация на борту ВС не диктует иначе, командир корабля должен пытаться продолжать лететь на заданном курсе и на заданном эшелоне полета по крайней мере до того момента, когда будет возможность уведомить орган ОВД или в пределах зоны действия радиолокатора.

Когда самолет, подвергнутый действию незаконного вмешательства должен отклониться от заданного маршрута или высоты полета, без возможности установления радиотелефонной связи с органом ОВД, командир корабля должен, всякий раз, когда возможно:

- пытаться передавать предупреждения на VHF аварийной частоте и других соответствующих частотах, если ситуация на борту самолета не диктует иначе. Другое оборудование типа бортового ответчика, канал связи и т.д., должно также использоваться, когда это возможно, и обстоятельства разрешают; и
- продолжить в соответствии с применимыми специальными процедурами для непредвиденных обстоятельств в полете согласно ICAO Doc 7030 - Дополнительные региональные правила, или
- продолжить на высоте, которая отличается от высоты, используемой для полетов по ППП в районе 300 м (1000 футов) если выше FL410 или 150 м (500 футов) если ниже FL410.

INTENTIONALLY LEFT BLANK
СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА НЕЗАПОЛНЕННОЙ