ENR 1.13 NETEISĖTAS KIŠIMASIS

1 BENDROJI

Orlaiviui nurodyti tolesni veiksmai, jei vyksta neteisėtas įsikišimas, ir orlaivis negali apie tai pranešti ATS.

2 PROCEDŪROS

2.1 Orlaivis, tapęs neteisėto įsikišimo objektu, turi bandyti apie tai pranešti atitinkamai ATC, taip pat pranešti ir visas su tuo susijusias svarbias aplinkybes bei visus nuo esamo skrydžio plano buvusius nukrypimus, susijusius su šiuo įvykiu. Tai turi būti padaryta, kad ATC turėtų galimybę užtikrinti veiksmų, susijusių su šiuo orlaiviu, eilės tvarką, taip pat iki minimumo sumažinti konfliktines situacijas tarp šio ir kitų orlaivių.

2.2 Orlaiviuose, kuriuose įrengtas radiolokacinis atsakiklis, jei tik įmanoma, turi būti nustatytas A režimo 7500 kodas.

2.3 Jei orlaivio vadas negali apie tai pranešti atitinkamai skrydžių valdymo tarnybai ir nėra kitokių aplinkybių, jis turėtų bandyti tęsti skrydį nustatytu maršrutu, nustatytame kreiseriniame lygyje bent iki tol, kol galės pranešti atitinkamai ATC arba įskris į radiolokatoriaus veikimo zoną.

2.4 Kai orlaivis priverstas nukrypti nuo savo nustatyto kelio arba nustatyto kreiserinio lygio, negalėdamas radiotelefonu užmegzti ryšio su ATC, orlaivio vadas, jei įmanoma, turėtų:

a) bandyti perduoti įspėjimus avariniu VHF dažniu ir kitais atitinkamais dažniais, išskyrus atvejus, kai to padaryti neįmanoma dėl susiklosčiusios padėties. Kai to reikia ir aplinkybės leidžia, turėtų būti pasinaudojama kita aparatūra (orlaivio radiolokaciniu atsakikliu, duomenų perdavimo linija ir kt.), ir
b) tęsti skrydį, laikantis atitinkamos ypatingos veiksmų tvarkos skrendant ypatingomis aplinkybėmis tais atvejais, kai tokios taisyklės yra patvirtintos ir paskelbtos ICAO Dok. 7030 Regioninės papildomosios procedūros; arba

c) jei nėra atitinkamų regioninių taisyklių, skristi tokiame lygyje, kuris skirtųsi nuo kreiserinių lygių, paprastai naudojamų šiame rajone skrydžiams pagal IFR, 300 M (1000 pėdų), jei skrendama aukščiau 290 skrydžio lygio (FL), arba 150 M (500 pėdų), jei skrendama žemiau 290 skrydžio lygio (FL).

2.5 Orlaivio gaudymas vykdomas Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 nustatyta tvarka.

ENR 1.13 UNLAWFUL INTERFERENCE

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 The aircraft that became the object of unlawful inference shall try to report the event to a corresponding ATC, informing it about all important circumstances and all deviations from the flight plan that are connected with the event. It shall be done to enable the ATC to guarantee consecutive actions as far as the operations intended to help the endangered aircraft are concerned and to lessen the conflicting situation between this and the rest of aircraft.

2.2 Aircraft which are equipped with transponder shall set, whenever it is possible, the A mode 7500 code.

2.3 If the aircraft commander cannot report the events to a corresponding air traffic control unit and there are no additional circumstances he should try to continue the flight along the flight planned route at the designated cruising level at least till the moment he will be able to report to a corresponding ATC or will enter the area under radar control.

2.4 When an aircraft is forced to deviate from its established way or the established cruising level and being unable to establish radiotelephony communication with the ATC and if it is possible the aircraft commander should:

a) try to pass the warning on the emergency VHF frequency or any other corresponding frequencies, except the cases when it is impossible to do it. When it is necessary and there are favourable circumstances, it is recommendable to use any other equipment (the transponder, a data transfer line and other), and
b) to continue the flight using the corresponding special operational procedure when flying under specific circumstances in the case when such procedures are approved and published in the ICAO Doc 7030 (Supplementary Regional Procedures); or
c) if there are no corresponding regional rules, to continue the flight at such level, which would differ from the cruising levels ordinary used for IFR flights in this area by 300 M (1 000 FT), if the flight is above FL290 or by 150 M (500 FT) if the flight is below FL290.

2.5 The interception of aircraft is carried out following the procedure established by Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.

©2012 ORO NAVIGACIJA

SPECIALUSIS TUŠČIAS PUSLAPIS

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK