

## ENR 1.13 Unlawful interference *Незаконное вмешательство*

### 1. General

#### *Общие положения*

1.1. 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.

1.1. Приводимые ниже правила предназначены в качестве инструктивного материала для применения воздушными судами в случае, когда незаконное вмешательство имеет место и воздушное судно не может уведомить орган ОВД об этом факте.

### 2. Procedures

#### *Правила*

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.

2.1. За исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки, командиру воздушного судна следует попытаться продолжать полет по линии заданного пути и на заданном крейсерском эшелоне по крайней мере до тех пор, пока не появится возможность уведомить орган ОВД или пока воздушное судно не окажется в пределах зоны действия РЛС.

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

2.2. Когда воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, должно отклониться от линии заданного пути или заданного крейсерского эшелона, не имея возможности установить радиотелефонную связь с органами ОВД, командиру воздушного судна следует по возможности:

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

1. попытаться передать предупреждения на аварийной ОВЧ-частоте и на других соответствующих частотах, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки. Следует также использовать другое оборудование, такое, как бортовые приемопередатчики, линии передачи данных и т. п., когда это целесообразно и допускается обстановкой;

2. 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;

2. продолжать полет, соблюдая соответствующий особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах в тех случаях, когда такие правила установлены и опубликованы в документе Doc 7030 ИКАО «Дополнительные региональные правила»;

3. 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:

3. если соответствующие региональные правила не установлены, продолжать полет на эшелоне, который отличается от крейсерских эшелонов, обычно используемых при полетах по ППП, на:

a. 150 m (500 ft) in an area where a vertical separation minimum of 300 m (1000 ft) is applied;

a. 150 м (500 фт) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фт);

b. 300 m (1000 ft) in an area where a vertical separation minimum of 600 m (2000 ft) is applied.

b. 300 м (1000 фт) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 600 м (2000 фт).

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK