

ENR 1.13 PROTIPRÁVNÝ ZÁSAH

1.13.1 Všeobecne

Nasledujúce postupy slúžia ako návod, ako má postupovať pilot lietadla, ktoré je predmetom protiprávneho zasahovania a nemôže o tejto skutočnosti informovať stanovište ATS.

1.13.2 Postupy

1.13.2.1 Ak si závažnosť situácie na palube lietadla nevyžaduje iný postup, musí sa veliteľ lietadla hneď, ako je to možné, pokúsiť pristáť na najbližšom vhodnom letisku.

1.13.2.2 Ak veliteľ lietadla nemôže pokračovať na letisko v súlade s odsekom ENR 1.13.2.1, mal by sa snažiť pokračovať v lete po pridelenej trati a v pridelenej cestovnej hladine dovtedy, kým nebude môcť upovedomiť stanovište ATS alebo kým nebude lietadlo v dosahu radaru.

1.13.2.3 Ak sa musí lietadlo, ktoré je predmetom protiprávneho zásahu, odchyliť od pridelenej trate, alebo musí opustiť pridelenú cestovnú hladinu a nemá možnosť nadviazať spojenie s ATS, musí pilot vždy, keď je to možné, postupovať takto:

- a) Ak si situácia na palube nevyžaduje iný postup, pokúsiť sa vyslať výstrahy na núdzovej frekvencii VHF a na ďalších príslušných frekvenciách. Ak je to vhodné a situácia to umožňuje, je treba využiť ďalšie vybavenie na palube, ako napr. odpovedače sekundárneho radaru, prenos dát (mód S) a pod.
- b) Pokračovať v lete v hladine, ktorá sa odlišuje od cestovných hladín obyčajne používaných pri letoch IFR v danej oblasti o 1 000 ft (300 m) pri lete nad FL 410 alebo o 500 ft (150 m) pri lete vo FL 410 a nižšie.

***Poznámka:** Od posádky lietadla vybaveného odpovedačom sekundárneho radaru sa očakáva, že bude odpovedať v móde A kód 7500, aby naznačila, že je predmetom protiprávneho zásahu. Posádka lietadla môže nastaviť odpovedač na mód A kód 7700 na označenie, že je ohrozená bezprostredným nebezpečenstvom a žiada okamžitú pomoc.*

ENR 1.13 UNLAWFUL INTERFERENCE

1.13.1 General

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

1.13.2 Procedures

1.13.2.1 Unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome.

1.13.2.2 If the pilot-in-command cannot proceed to an aerodrome in accordance with para. ENR 1.13.2.1, he 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 the radar coverage.

1.13.2.3 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 shall, 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 on-board SSR transponders, data links (mode S), etc. should also be used when it is appropriate to do so and circumstances permit that.
- b) Proceed at a level which differs from the cruising levels normally used for IFR flights in the area by 1 000 ft (300 m) for flights above FL 410 or by 500 ft (150 m) for flights at FL 410 or below.

***Note:** An aircraft equipped with SSR transponder is expected to operate the transponder on mode A code 7500 to indicate specifically that it is the subject of unlawful interference. The aircraft may operate the transponder on mode A code 7700, to indicate that it is threatened by grave and imminent danger, and requires immediate assistance.*

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK