## GEN 3.4 RYŠIŲ IR NAVIGACIJOS PASLAUGOS

### GEN 3.4.1 ATSAKINGA TARNYBA

Lietuvos Respublikoje už ryšių ir navigacijos paslaugų teikimą atsakinga AB „Oro navigacija".

**AB „ORO NAVIGACIJA"**
TECHNINĖS VEIKLOS DEPARTAMENTO VADOVAS
Balio Karvelio g. 25
LT-02184 VILNIUS, LIETUVA
Tel. +370 706 94 516
El. p. info@ans.lt
URL: www.ans.lt

Paslaugos teikiamos remiantis šiais ICAO dokumentais:

5 priedas – Matavimo vienetai naudojami ore ir žemėje;

10 priedas – Aviacijos ryšiai;
Dok. 8400 – Oro navigacijos paslaugų procedūros - ICAO santrumpos ir kodai (PANS-ABC);
Dok. 8585 – Orlaivių naudojimo agentūrų, aviacijos administracijų ir tarnybų kodai;
Dok. 7030 – Regioninės papildomosios procedūros;
Dok. 7910 – Vietos indeksai;
Dok. 4444 – Oro navigacijos paslaugų teikimo procedūros – Oro eismo vadyba (PANS-ATM);
Dok. 8259 – Aviacijos fiksuotosios telekomunikacijos tinklų planavimo ir inžinerinės technikos vadovas;
Dok. 8071 – Radijo navigacinių priemonių bandymo vadovas.

Skirtumai aprašyti GEN 1.7 skyriuje.

### GEN 3.4.2 ATSAKOMYBĖS RAJONAS

Ryšių ir oro navigacijos paslaugos yra teikiamos visame Vilniaus FIR.

Maršrute ir tarptautiniuose oro uostuose, išskyrus Šiaulių AD, ryšių ir oro navigacijos paslaugas teikia AB „Oro navigacija". Karinių oro pajėgų Aviacijos bazė yra atsakinga už ryšių ir navigacijos paslaugas Šiaulių AD.

### GEN 3.4.3 PASLAUGŲ RŪŠYS

#### 1 Radijo navigacijos paslaugos

Oro navigacijos paslaugoms teikti naudojamos šios radijo navigacijos priemonės:

– LF/MF nekryptinis radijo švyturys (NDB);
– VHF radiopelengacijos stotis (VDF);
– Tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS, ILS/DME);
– VHF Doplerio visakryptis radijo švyturys (DVOR);
– Toliamačio įranga (DME);
– Pasaulinė vietos nustatymo sistema (GPS);
– Europos geostacionarinė navigacijos papildymo sistema (EGNOS).

Visos radijo navigacijos priemonės yra sudvejinti įrenginiai, turintys antrinį energijos maitinimo šaltinį.

## GEN 3.4 COMMUNICATION AND NAVIGATION SERVICES

### GEN 3.4.1 RESPONSIBLE SERVICE

The service responsible for providing communication and navigation service in the Republic of Lithuania is the Oro navigacija AB.

**ORO NAVIGACIJA AB**
HEAD OF TECHNICAL DEPARTMENT
Balio Karvelio Str. 25
LT-02184 VILNIUS, LITHUANIA
Tel.: +370 706 94 516
Email: info@ans.lt
URL: www.ans.lt

The services are provided in accordance with the provisions contained in the following ICAO documents:

Annex 5 – Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations;
Annex 10 – Aeronautical Telecommunications;
Doc 8400 – Procedures for Air Navigation Services - ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC);
Doc 8585 – Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services;
Doc 7030 – Regional Supplementary Procedures;
Doc 7910 – Location Indicators;
Doc 4444 – Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (PANS-ATM);
Doc 8259 – Manual on the Planning and Engineering of the Aeronautical Fixed Telecommunication Networks;
Doc 8071 – Manual on testing of radio navigation aids.

Differences to these provisions are detailed in section GEN 1.7.

### GEN 3.4.2 AREA OF RESPONSIBILITY

Communication and navigation services are provided for the entire Vilnius FIR.

Communication and navigation services for en-route and at international airports in the Vilnius FIR are provided by the Oro navigacija AB, except at Šiauliai AD. Air Base of the Lithuanian Air Force is responsible for communication and navigation services at Šiauliai AD.

### GEN 3.4.3 TYPES OF SERVICE

#### 1 Radio Navigation Services

The following types of radio navigation aids are available:

– LF/MF Non-directional Beacon (NDB);
– VHF Direction-Finding Station (VDF);
– Instrument Landing System (ILS, ILS/DME);
– VHF Doppler Omnidirectional Radio Range (DVOR);
– Distance-Measuring Equipment (DME);
– Global positioning system (GPS);
– European geostationary navigation overlay service (EGNOS).

All radio navigation aids are dual installations and equipped with secondary power supply.

©2012 ORO NAVIGACIJA

Maksimalus persijungimo į rezervinį siųstuvą laikas turi atitikti ICAO 10 priedo I tome nurodytus reikalavimus; jeigu pagal šiuos reikalavimus laiko parametrų atitikties nebus galima įgyvendinti, maksimalus persijungimo laikas bus skelbiamas kaip pastaba atitinkamo aerodromo AD dalies AD 2.19 punkte.

Radijo navigacijos priemonės nebus naudojamos navigacijos tikslams techninės priežiūros metu.

Naudojamos radijo navigacijos priemonės yra nurodytos ENR 4 Radijo navigacijos priemonės ir (arba) sistemos ir atitinkamo aerodromo AD dalies AD 2.19 Radijo navigacijos ir tūpimo pagalbos priemonės punkte.

ATS maršruto radijo navigacijos priemonių persijungimo taškas paprastai yra vidurio taškas tarp šių priemonių arba kelio pokyčio taškas, jeigu nepaskelbta kitaip. Reguliariai atliekami radijo navigacijos priemonių skrydžių bandymai ir kalibravimas.

The maximum switch-over time to the standby transmitter correspond requirements set in ICAO Annex 10, Volume I; if these requirements cannot be met, the maximum switch-over time will be published as a remark within AD part of the relevant aerodrome, under item AD 2.19.

Radio navigation facilities will not be available for navigation purposes during the maintenance period.

The usable radio navigation aids are indicated in ENR 4 Radio navigation aids/systems and AD part of the relevant aerodrome AD 2.19 item Radio navigation and landing aids.

The change-over point between radio navigation aids of an ATS route is normally mid-way point between these aids or at the point of the change of track, if not otherwise published. Radio navigation aids are regularly flight checked and calibrated.

## 2 Kalbinio ir (arba) duomenų ryšio paslaugos

## 2 Voice and/or data link services

### 2.1 Mobiliosios paslaugos

Aviacijos stotys savo nustatytais dažniais nuolat veikia tomis valandomis, kurios yra nurodytos, nebent būna kitų pranešimų.

Orlaivis turi normaliai palaikyti oro ir žemės ryšį su radijo stotimi, kuri kontroliuoja zoną, per kurią skrendama. Įgula turi nuolat sekti paskirtąjį stoties dažnį ir negali šio proceso nutraukti apie tai nepranešusi stočiai, išskyrus avarijos atvejus.

### 2.1 Mobile Service

Unless otherwise notified, the aeronautical stations maintain a continuous watch on their stated frequencies during the published hours of service.

An aircraft should normally communicate with the air ground-control radio station which exercises control in the area being overflown. Crew should maintain continuous monitoring on the appropriate frequency of the control station and should not abandon the monitoring without informing the control radio station, except in an emergency.

### 2.2 Fiksuotoji paslauga

Pranešimai, perduoti per AFS, priimami tik tada, jei jie:

a) atitinka reikalavimus, išdėstytus 10 priede, II tome, 3 skyriuje, 3.3 poskyryje;
b) parengti pagal 10 priede nurodytą formą;
c) jei atskiro pranešimo tekstas neviršija 1800 ženklų.

### 2.2 Fixed Service

Messages to be transmitted over the AFS are accepted only if:

a) they satisfy the requirements of Annex 10, Vol. II, Chapter 3, 3.3;
b) they are prepared in the form specified in Annex 10;
c) the text of an individual message does not exceed 1800 signs.

### 2.3 Duomenų ryšio paslaugos – Skrydžių vadovo ir piloto duomenų perdavimo ryšys (CPDLC)

**Bendroji dalis**

CPDLC paslaugos Vilniaus FIR yra teikiamos remiantis komisijos reglamentu (EB) Nr. 2023/1770. CPDLC paslaugos yra prieinamos visų tinkamą įrangą turinčių bendrajam oro eismui priskiriamų skrydžių metu, vadovaujantis skrydžio pagal prietaisus taisyklėmis kontroliuojamoje oro erdvėje, didesniame nei FL 285 aukštyje.

Šioje oro erdvėje yra teikiamos šios duomenų ryšio paslaugos:

– Duomenų perdavimo ryšio užmezgimo funkcijos (DLIC);
– ATC leidimo ir informacijos (ACL);
– ATC ryšio valdymo (ACM);
– ATC mikrofonų patikrinimo (AMC).

CPDLC yra taikomas ATC sprendimu ir atitinkamo piloto iniciatyva.

Pradinis kontaktas su ATS tarnyba yra užmezgamas balsu.

Balso ryšys išlieka pagrindine komunikacijos priemone situacijose, kai laikas yra lemiamas.

### 2.3 Data Link Services - Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC)

**General**

Provision of CPDLC in the Vilnius FIR is based on the requirements of the Commission Regulation (EC) No.2023/1770. CPDLC is available for all properly equipped flights operating as general air traffic in accordance with the instrument flight rules within the controlled airspace above FL 285.

The following data link services are provided in this airspace:

– Data Link Communications Initiation Capability (DLIC);
– ATC Clearances and Information (ACL);
– ATC Communications Management (ACM);
– ATC Microphone Check (AMC).

CPDLC is conducted at the discretion of ATC and by the initiative of the pilot concerned.

Initial contact with ATS unit is provided by voice communication.

Voice shall remain as the primary mean of communication in time-critical situations


©2012 ORO NAVIGACIJA

**Skrydžio planas**

Pilotas, ketinantis vykdyti CPDLC komunikaciją Vilniaus FIR ribose, pateikia tokį skrydžio planą:

– 10a punkte nurodo J1 skirtą CPDLC ATN VDL 2 režimui pritaikytą orlaivį;
– 18 punkte nurodo indikatoriaus KODĄ, po kurio pateikiamas orlaivio 24 bitų adresas, išreikštas kodu, kuriame naudojamos raidės ir skaičiai, priklausantys šešioliktainei sistemai.

**CPDLC naudojimas**

Pasikeitimai CPDLC pranešimais Vilniaus FIR ribose gali būti vykdomi tik tuomet, kai orlaivį kontroliuoja Vilniaus ACC.

Vilniaus ACC kontroliuojamoje zonoje pirmenybė teikiama ne CPDLC instrukcijoms, o komunikacijos balsu ir radijo ryšio instrukcijoms.

CPDLC leidimas nėra vykdomas įgulos tol, kol pilotas neišsiunčia WILCO pranešimo atsakydamas į CPDLC leidimą arba gautus nurodymus.

Bet kokių CPDLC nurodymų pakartojimas balsu nėra būtinas.

Jeigu yra bet kokių abejonių dėl duomenų perdavimo pranešimo, visada yra naudojama komunikacija balsu.

Jeigu pilotas arba ATC yra įsitikinęs, kad CPDLC neturėtų būti toliau naudojamas esant atitinkamoms aplinkybėms, CPDLC naudojimas yra sustabdomas arba nutraukiamas ir kita šalis yra apie tai informuojama balso pranešimu.

**Duomenų perdavimo ryšio užmezgimo funkcijos (DLIC) – prisijungimas**

Vilniaus ACC duomenų ryšio adresas yra EYVC.

Įprastai prisijungimas turėtų būti inicijuojamas likus nuo 10 iki 15 minučių iki patekimo į Vilniaus FIR. Prisijungimą inicijuoja pilotas. Pilotas prisijungia naudodamas ICAO šaukinį, kuris buvo nurodytas pildant skrydžio planą.

Nepriklausomai nuo to, į kiek Vilniaus ACC sektorių yra patenkama skrydžio metu, būtinas tik vienas prisijungimas vienam skrydžiui.

**ATC leidimų ir informacijos paslaugos (ACL)**

Naudodamasis duomenų perdavimo ryšiu pilotas gali pateikti prašymą pakeisti skrydžio aukštį (aukštėti arba žemėti) arba suteikti leidimą nukreipti orlaivį tiesiai į tam tikrą tašką maršrute. Taip pat naudodamasis duomenų perdavimo ryšiu pilotas gali siųsti pranešimus apie avariją.

**ATC ryšio valdymo paslaugos (ACM)**

Piloto atsakymas į ATC nurodymą pakeisti dažnį yra WILCO. Jeigu įgula negali laikytis šio duomenų ryšio perdavimo nurodymo, pilotas grįžta prie komunikacijos balsu, kad galėtų informuoti ATC. Kai orlaivis yra nukreipiamas į gretimą sektorių/ ATS tarnybą, naudojant duomenų perdavimo ryšį, pilotas patvirtina gautą nurodymą, naudodamas WILCO, o tada susisiekia su kito sektoriumi / ATS tarnyba naudodamas komunikaciją balsu priskirtu dažniu.

**ATC mikrofonų patikrinimo paslaugos (AMC)**

ATC gali išsiųsti nurodymą „Patikrinti užstrigusį mikrofoną“, jeigu orlaivis netyčia blokuoja radijo dažnį. Jeigu nurodymas „patikrinti įstrigusį mikrofoną“ yra susijęs su radijo telefonijos dažniu, kuris yra naudojamas šiuo metu, pilotas patikrina, ar blokavimą sukelia ne orlaivio radijo įranga. Jeigu „Patikrinti

**Flight Plan**

Pilot intending to conduct CPDLC communications within the Vilnius FIR shall file the flight plan as follows:

– in Item 10a - J1 for CPDLC ATN VDL Mode 2 capable aircraft;
– in Item 18 - the indicator CODE/ followed by the aircraft 24-bit address expressed in an alphanumerical code of six hexadecimal characters.

**CPDLC Use**

Within the Vilnius FIR CPDLC exchanges may only be conducted when the aircraft is under control of Vilnius ACC.

In the area of responsibility of Vilnius ACC, voice communication and radiotelephony instructions have priority over CPDLC instructions at all times.

CPDLC clearance shall not be executed by the crew until the pilot has sent a WILCO message in response to the CPDLC clearance or instruction received.

Voice read back is not required for any CPDLC instruction.

In case of any uncertainty about a data link message, voice communication shall always be used.

If the pilot or ATC is in the opinion that CPDLC should no longer be used in the given circumstances, CPDLC shall be discontinued or terminated and the other party shall be informed about this by voice communication.

**Data Link Communications Initiation Capability (DLIC) – Log-on**

The data link address for Vilnius ACC is EYVC.

Normally log-on should be initiated 10 to 15 minutes prior to entering the Vilnius FIR. Log-on shall be initiated by the pilot. The pilot shall log-on using ICAO callsign as filed in the flight plan.

Irrespective of the number of Vilnius ACC sectors which are entered during the flight, only one log-on per flight is required.

**ATC Clearances and Information service (ACL)**

The pilot may request changes to flight levels (climb or descent) or clearance direct to a point on the route via the data link. The pilot can send emergency messages via the data link as well.

**ATC Communications Management service (ACM)**

The pilot response to an ATC instruction to change frequency shall be WILCO. If the crew is unable to comply with this data link instruction, the pilot shall revert to voice communication to inform the ATC. When an aircraft is transferred to an adjacent sector / ATS unit by data link, the pilot shall acknowledge the instruction by WILCO, and then shall contact the next sector / ATS unit by voice communication on the assigned frequency.

**ATC Microphone Check service (AMC)**

A "Check Stuck Microphone" instruction may be sent by an ATC in case the aircraft is inadvertently blocking a radio frequency. If the "Check Stuck Microphone" instruction relates to the radio telephony frequency currently being used, the pilot shall check that the aircraft radio equipment is not causing the

užstrigusį mikrofoną“ nurodymas nėra susijęs su naudojamu radijo telefonijos dažniu, pilotui nereikia imtis jokių papildomų veiksmų.

blockage. If the "Check Stuck Microphone" instruction does not relate to the radio telephony frequency being used, no further actions by the pilot are required.

**CPDLC pranešimų sandara**

**Construction of CPDLC Messages**

Pranešimų tekstas yra sudaromas, laikantis standartinio iš anksto nustatyto pranešimo formato (pavyzdžiui, vadovaujantis CPDLC pranešimų rinkiniu)

The text of messages shall be composed in standard predefined message format (e.g. CPDLC message set).

Įprastai laisvo formato tekstinių pranešimų naudojimo turėtų būti vengiama.

Normally the use of free text messages should be avoided.

Ilgi pranešimai arba pranešimai su keliais užklausų elementais (iš daugelio elementų sudaryti pranešimai) neturi būti naudojami.

Long messages or messages with multiple requests elements (multi-element messages) must not be used.

Toliau pateikiamas standartinių CPDLC pranešimų sąrašas, skirtas pasikeitimui informacija su VILNIAUS FIR, kartu su tinkamais atsakymais.

A list of the standard CPDLC messages available for the exchanges in the Vilnius FIR, along with appropriate responses are presented below.

**AUKŠTYNKRYPČIAI PRANEŠIMAI**

**UPLINK MESSAGES**

**ACM aukštynkrypčiai pranešimai**

**ACM uplink messages**

| **ATC pranešimo turinys**<br>***ATC Message Content*** | **Piloto atsakymas**<br>***Pilot's Response*** |
|---|---|
| CONTACT [skyriaus pavadinimas] [dažnis]/*[unit name] [frequency]* | WILCO<br>arba/*or*<br>UNABLE [+DUE TO WEATHER]<br>arba/*or*<br>UNABLE [+DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE]<br>ar/*or*<br>STAND BY |
| ERROR [informacija apie klaidą]/*[error information]* | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas apie klaidą./*System-generated notification of an error.* |
| NEXT DATA AUTHORITY [institucija]/*[facility]* | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas apie kitą duomenų valdymo instituciją./*System-generated notification of the next data authority.* |
| [laisvos formos tekstas]/*[free text]* | NIL |
| LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas, kad gautas pranešimas yra tinkamas rodymui./*System-generated notification that the received message is acceptable for display.* |

**ACL aukštynkrypčiai pranešimai**

**ACL uplink messages**

| **ATC pranešimo turinys**<br>***ATC Message Content*** | **Piloto atsakymas**<br>***Pilot's Response*** |
|---|---|
| UNABLE | NIL |
| STANDBY | |
| MAINTAIN [aukštis]/*[level]* | WILCO<br>arba/*or*<br>UNABLE [+DUE TO WEATHER]<br>arba/*or*<br>UNABLE [+DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE]<br>arba/*or*<br>STAND BY |
| CLIMB TO [aukštis]/*[level]* | |
| DESCEND TO [aukštis]/*[level]* | |
| PROCEED DIRECT TO [padėtis]/*[position]* | |
| ERROR [informacija apie klaidą]/*[error information]* | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas apie klaidą./*System-generated notification of an error.* |
| SERVICE UNAVAILABLE | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas, kad gauto pranešimo formatas nėra palaikomas./*System-generated notification that received message is not supported.* |


©2012 ORO NAVIGACIJA

| ATC pranešimo turinys<br>*ATC Message Content* | Piloto atsakymas<br>*Pilot's Response* |
|---|---|
| [laisvos formos tekstas] (papildomos informacijos apie klaidą pateikimui)/*[free text] (for additional error information)* | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas./*System-generated notification.* |
| FLY HEADING [laipsniai]/*[degrees]* | WILCO<br>arba/*or*<br>UNABLE [+DUE TO WEATHER]<br>arba/*or*<br>UNABLE [+DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE]<br>arba/*or*<br>STAND BY |
| LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas, kad gautas pranešimas yra tinkamas rodymui./*System-generated notification that the received message is acceptable for display.* |
| [laisvos formos tekstas]/*[free text]* | WILCO<br>arba/*or*<br>UNABLE [+DUE TO WEATHER]<br>arba/*or*<br>UNABLE [+DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE]<br>arba/*or*<br>STAND BY |

**AMC aukštynkryptis pranešimas** **AMC uplink message**

| ATC pranešimo turinys<br>*ATC Message Content* | Piloto atsakymas<br>*Pilot's Response* |
|---|---|
| CHECK STUCK MICROPHONE<br>[dažnis]/*[frequency]* | NIL |

**ŽEMYNKRYPČIAI PRANEŠIMAI** **DOWNLINK MESSAGES**

**ACM žemynkrypčiai pranešimai** **ACM downlink messages**

| Piloto pranešimo turinys<br>*Pilot's Message Content* | ATC atsakymas<br>*ATC Response* |
|---|---|
| WILCO | NIL |
| UNABLE | |
| STANDBY | |
| ERROR [informacija apie klaidą]/*[error information]* | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas apie klaidą./*System-generated notification of an error.* |
| NOT CURRENT DATA AUTHORITY | NIL<br>Sistemos paruoštas bet kokio CPDLC pranešimo, išsiųsto iš antžeminės institucijos įrenginio, kuri nėra esama duomenų valdytoja, atmetimas./*System-generated rejection of any CPDLC message sent from a ground facility that is not the current data authority.* |
| [laisvos formos tekstas]/*[free text]* | NIL |
| CURRENT DATA AUTHORITY | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas, kad antžeminė institucija dabar yra esama duomenų valdytoja./*System-generated notification that the ground facility is now the current data authority.* |
| LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas, kad gautas pranešimas yra tinkamas rodymui./*System-generated notification that the received message is acceptable for display.* |
| NOT AUTHORIZED NEXT DATA | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas, kad antžeminė sistema nėra paskirta kaip kita duomenų valdytoja./*System-generated notification that the ground system is not designated as the next data authority.* |

©2012 ORO NAVIGACIJA

**ACL žemynkrypčiai pranešimai** **ACL downlink messages**

| Piloto pranešimo turinys<br>*Pilot's Message Content* | ATC atsakymas<br>*ATC Response* |
|---|---|
| WILCO | NIL |
| UNABLE | |
| STANDBY | |
| REQUEST [aukštis]/*[level]* | Bet kuris CPDLC aukštynkryptis pranešimas./*Any CPDLC uplink message.*<br>ATCO gali priimti arba atmesti užklausą arba paprašyti palaukti./*The ATCO may accept or reject the request or ask to wait.* |
| REQUEST DIRECT TO [padėtis]/*[position]* | |
| ERROR [informacija apie klaidą]/*[error information]* | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas apie klaidą./*System-generated notification of an error.* |
| DUE TO WEATHER | NIL<br>Nurodymas, kad susijęs pranešimas išsiųstas dėl konkrečios priežasties./*Indication that the associated message is issued due to specified reason.* |
| DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE | |
| [laisvos formos tekstas] (papildomos informacijos pateikimui)/*[free text] (for additional error information)* | NIL |
| LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT | NIL<br>Sistemos paruoštas pranešimas, kad gautas pranešimas yra tinkamas rodymui./*System-generated notification that the received message is acceptable for display.* |
| REQUEST CLIMB TO [aukštis]/*[level]* | Bet kuris CPDLC aukštynkryptis pranešimas./*Any CPDLC uplink message.*<br>ATCO gali priimti arba atmesti užklausą arba paprašyti palaukti./*The ATCO may accept or reject the request or ask to wait.* |
| REQUEST DESCENT TO [aukštis]/*[level]* | |

**Atsakymas į CPDLC pranešimus**

Kai skrydžių vadovas arba pilotas palaiko ryšį, naudodamas CPDLC, atsakymas taip pat turėtų būti pateikiamas, naudojant CPDLC. Kai skrydžių vadovas arba pilotas palaiko ryšį balso pranešimais, atsakymas taip pat turėtų būti pateikiamas balso pranešimais.

**Responding to CPDLC Messages**

When a controller or pilot communicates via CPDLC, the response should be via CPDLC. When a controller or pilot communicates via voice, the response should be via voice.

**Perėjimas nuo CPDLC prie balso pranešimų**

Kai būtinas skubus atsakymas arba reikia nedelsiant imtis veiksmų, oras – žemė komunikacija pereina prie balso pranešimų.

Kai būtina patikslinti bet kokio netikėto, netinkamo arba dviprasmiško CPDLC pranešimo prasmę arba paskirtį, oras – žemė komunikacija pereina prie balso pranešimų.

Kai būtina užtikrinti, kad naudojant CPDLC pateiktas nurodymas yra vykdomas laiku, oras – žemė komunikacija pereina prie balso pranešimų.

Kai sistema informuoja apie CPDLC pranešimų pertrauką arba klaidą, oras – žemė komunikacija pereina prie balso pranešimų.

Kai reikia imtis korekcinių veiksmų, susijusių su netyčia, naudojant CPDLC, išsiųstais pranešimais, oras – žemė komunikacija pereina prie balso pranešimų, laikantis ryšių palaikymo procedūromis, nustatytomis PANS–ATM.

**Reverting from CPDLC to Voice**

When an immediate response and / or action are required the air-ground communications shall revert to voice.

When it is required to clarify the meaning or the intent of any unexpected, inappropriate or ambiguous CPDLC message, the air-ground communications shall revert to voice.

When it is necessary to ensure the timely execution of an instruction issued by CPDLC, the air-ground communications shall revert to voice.

When a system generates a time-out or an error for a CPDLC message the air-ground communications shall revert to voice.

When corrective actions are required with respect to the unintended messages that have been sent using CPDLC, the air-ground communications shall revert to voice conforming to communication procedures as set out in PANS-ATM.

**Pranešimų apribojimai ir klaidų valdymas**

Jeigu gautas pranešimas nėra palaikomas antžeminės sistemos arba jame yra klaida, pažeidžianti CPDLC ryšių palaikymo technines taisykles, skrydžio įgula gauna automatinį atsakymą, kuriame nurodomas klaidas pobūdis ir, jeigu taikoma, veiksmai, kurių būtina imtis.

**Message Restrictions and Error Management**

If a message received is not supported by a ground system or constitutes an error to the technical rules for CPDLC communication, flight crew will receive an automatic reply indicating the nature of the error and, if applicable, required actions.


©2012 ORO NAVIGACIJA

Pilotų užklausos per CPDLC neturėtų būti siunčiamos naudojant laisvos formos tekstinius pranešimus.

**CPDLC gedimas**

CPDLC gedimo atveju ATC pateikia nurodymą visiems duomenų perdavimo įrangą turintiems orlaiviams pereiti prie komunikacijos balsu.

Jeigu CPDLC gedimas įvyksta orlaivyje, pilotas pereina prie komunikacijos balsu ir informuoja atitinkamą ATC skyrių.

**CPDLC pilotų užklausų naudojimo nutraukimas**

Siekiant kontroliuoti sektoriaus darbo apkrovą, skrydžių vadovas gali paprašyti visų stočių arba tam tikro skrydžio vengti siųsti CPDLC užklausas tam tikrą ribotą laikotarpį.

**Atsijungimas**

Atsijungimas įvykdomas automatiškai, palikus Vilnius FIR erdvę. Pilotams nereikia imtis jokių veiksmų.

Pilot requests via CPDLC should not be send using free text messages.

**CPDLC Failure**

In case of CPDLC failure, an ATC will instruct all data link equipped aircraft to revert to voice communications.

In case of on-board CPDLC failure, the pilot shall revert to voice communications and inform appropriate ATC unit.

**Discontinuation of the Use of CPDLC Pilot Requests**

In order to manage the sector workload, a controller may require all stations or a specific flight to avoid sending CPDLC requests for a limited period of time.

**Log-off**

Log-off is conducted automatically on leaving the VILNIUS FIR. No pilot action is required.

**3 Transliavimo paslauga**

Aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslaugomis (ATIS) galima naudotis ir orlaivio skrydžio metu.

Orlaiviams leidžiama gauti ATIS informaciją per duomenų ryšio kanalą. Ši paslauga veikia per ACARS tinklą ir prieinama orlaiviams, turintiems ACARS įrangą, atitinkančią ARINC 622/623 standartus.

Visos detalės yra GEN 3.5 poskyryje.

D-ATIS paslauga teikiama tik EYVI aerodrome.

Kadangi D-ATIS yra papildoma paslauga, apie galimus jos sutrikimus NOTAM pranešimai nebus skelbiami.

**3 Broadcasting Service**

Automatic Terminal Information Service (ATIS) is available for the use of aircraft in flight.

Aircraft are allowed to receive ATIS via data link. This service operates through ACARS network and supports aircraft equipped with ACARS which is ARINC 622/623 compliant.

Full details are given in section GEN 3.5.

D-ATIS is available at the EYVI AD only.

D-ATIS being an additional service, no NOTAM concerning possible interruptions will be published.

**4 Vartojama kalba**

Anglų ir lietuvių.

**4 Language used**

English and Lithuanian.

**5 Informacija, kur gauti išsamią informaciją**

Įvairi įranga, naudojama skrydžiams maršrute, detaliai aprašyta 2 dalyje, ENR 4 skyriuje.

Detali informacija apie įrangą, esančią atskirame aerodrome, yra 3 dalyje (AD 2). Tuo atveju, jeigu įranga yra naudojama tiek maršrute, tiek ir aerodromuose, detali informacija yra pateikta atitinkamai 2 (ENR) ir 3 (AD) dalyse.

**5 An indication of where detailed information can be obtained**

Details of various en-route facilities can be found in Part 2, section ENR 4.

Details of the aerodrome facilities can be found in Part 3 (AD 2). In cases where the facility is serving both en-route and aerodromes, details are given in the relevant sections of Part 2 (ENR) and Part 3 (AD).

## GEN 3.4.4 REIKALAVIMAI IR SĄLYGOS

Bendrosios nuostatos, kad būtų galima naudotis ryšių ir oro navigacijos paslaugomis tarptautinėms reikmėms, taip pat radijo įrangos naudojimo reikalavimai pateikti ICAO dokumentuose, Europos Komisijos reglamentuose ir kituose teisės aktuose bei dokumentuose.

Jų esmę trumpai galima išdėstyti taip:

Orlaivis, esantis oro erdvėje, už kurį atsakinga ATS, radijo ryšį turi palaikyti pagal ICAO reikalavimus tais dažniais, kurie nurodyti ENR 2.1 poskyryje.

Skrendant per pranešimo taškus, reikia nurodyti jų geografinius pavadinimus ar įrangos šaukinius. Pranešimo taškams, nepažymėtiems radijo priemonėmis, reikia pranešti 5 raidžių pavadinimo kodą.

## GEN 3.4.4 REQUIREMENTS AND CONDITIONS

The requirements and general conditions under which the communication and navigation services are available for international use, as well as the requirements for the carriage of radio equipment, are contained in ICAO documents, EC Regulations and other documents.

The list of the main provisions is briefly summarized as follows:

Aircraft operating within the area of responsibility of the ATS shall maintain radio communication in accordance with the ICAO regulations on frequencies as specified in the section ENR 2.1.

When reporting points their geographical names or the call signs of the facility are to be used. For the reporting point not marked by radio aids the 5-letter name codes are transmitted.

Jei pilotas negali pradėti radijo ryšio pirminiu dažniu, jis turi naudotis kitais dažniais, kurie paskirti tai ATS tarnybai.

Radijo ryšio priemonės, pažymėtos raidėmis „VDF“, turi galimybę nustatyti orlaivio magnetinį pelengą (QDR).

Radijo stotis, veikianti avariniu 121.500 MHZ kanalu, gali naudotis bet kokiu šaukiniu, atitinkamų ATS tarnybų paskirtu radijo stotims.

If the pilot is not able to establish radio contact on the primary frequency, he should try other frequencies as published for that ATS unit.

Radio communication facilities marked with "VDF" have possibility to measure a magnetic bearing of aircraft (QDR).

Radio station operating on the 121.500 MHZ emergency channel may use any call sign assigned to radio stations of the appropriate ATS units.

**GEN 3.4.5 ĮVAIRI INFORMACIJA**

Nėra.

**GEN 3.4.5 MISCELLANEOUS**

NIL.


©2012 ORO NAVIGACIJA