GEN 3.4 SIDETEENINDUS

1 Vastutav teenistus

Vastutus side- ja navigatsiooniseadmete töö tagamise eest Eestis jaguneb Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi ja Eesti lennujaamade vahel.

1.1 Tehnikaosakond

Aadress: **Lennuliiklusteeninduse AS**
Tehnikaosakond
Kanali põik 3
Rae küla, Rae vald
Harjumaa 10112
Tel: 625 8230
Faks: 625 8200
E-post: eans@eans.ee
AFS: EETNYTYX
URL: www.eans.ee

Tööaeg: E-R 0800 kuni 1630 LMT.

1.2 Lennujaamad

Eesti lennujaamade haldajate kontaktandmed on saadaval AIP-i AD 2 osas.

Teenindus on korraldatud kooskõlas järgmistes Tsiviillennunduse konventsiooni dokumentides sisalduvate sätetega:

Lisa 10 –	Aeronavigatsiooniline elekterside
Doc 8400 –	Lennuliiklusteeninduse protseduurid – ICAO lühendid ja koodid (PANS-ABC)
Doc 8585 –	Õhusõidukite käitajate, lennundusametkondade ja teenistuste tähised
Doc 7030 –	Regionaalsed lisaprotseduurid
Doc 7910 –	Asukohaindeksid
Doc 9426 –	Lennuliiklusteeninduse planeerimise käsiraamat

2 Vastutuspiirkond

Sideteenindus on ette nähtud kogu Tallinna lennuinfopiirkonnas.

Sellise pideva teeninduse osutamises tuleb kokku leppida Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi tehnikaosakonna juhatajaga.

Õhusõidukite raadiojaamade disaini, tüüpi ja paigaldamist puudutavate eeskirjade rakendamise eest vastutab Transpordiamet.

Vastutus sideteeninduse igapäevase tagamise eest lasub igal rahvusvahelisel lennuväljal töötavatel sideteenistuse töötajatel.

Kõik küsimused, ettepanekud või kaebused sideteeninduse kohta tuleb esitada kas vastava lennuvälja sidetöötajale või Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi tehnikaosakonna juhatajale.

GEN 3.4 COMMUNICATION SERVICES

1 Responsible Service

The responsible service for the provision of telecommunication and navigation facility services in Estonia is divided between Estonian Air Navigation Service and Estonian airports.

1.1 Technical Department

Post: **Estonian ANS**
Technical Department
Kanali põik 3
Rae küla, Rae vald
Harjumaa 10112, ESTONIA
Tel: +372 625 8230
Fax: +372 625 8200
E-mail: eans@eans.ee
AFS: EETNYTYX
URL: www.eans.ee

Hours of operation: MON-FRI 0800 to 1630 LMT.

1.2 Airports

Contact details of AD operators at Estonian airports are given in AIP part AD 2.

The service is provided in accordance with the provisions contained in the following ICAO documents:

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 9426 –	Air Traffic Services Planning Manual

2 Area of Responsibility

Communication services are provided for the entire Tallinn FIR.

An arrangement for such services on a continuous basis should be made with the Head of the Technical Department of the Estonian ANS.

Estonian Transport Administration is responsible for the application of the regulations concerning the design, type and installations of aircraft radio stations.

Responsibility for the day-to-day operation of these services lies upon Station Communication Officers located at each international aerodrome.

Enquiries, suggestions or complaints regarding any telecommunication service should be referred to the relevant Station Communication Officer or to the Head of the Technical Department of Estonian ANS, as appropriate.

© 2022 EANS

3 Teeninduse liigid

3.1 Raadionavigatsiooniteenindus

Navigeerimiseks on kasutusel alljärgnevad raadioseadmete tüübid:

- VHF peilingaatorijaam (VDF)
- Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS)
- Lähenemisradar (TAR/SSR)
- Trassiradar (RSR/SSR)
- Kaugusemõõtmise seade (DME)

Avaldatavad koordinaadid on saateantenni koordinaadid, v.a peilingaatorid, mille kohta avaldatakse vastuvõtuantenni koordinaadid.

Kooskõlas peilingaatori hinnanguga klassifitseeritakse peilingud alljärgnevalt:

- Klass A - täpsus ±2 kraadi piires
- Klass B - täpsus ±5 kraadi piires
- Klass C - täpsus ±10 kraadi piires

Peiliv jaam võib keelduda peilingut või kurssi andmast, kui tingimused on ebarahuldavad või kui peilingud ei satu jaama kalibreeritud piiridesse, kusjuures koos keeldumisega teatatakse ka keeldumise põhjus.

3.2 Heli- ja/või andmevahetusteenus

3.2.1 Heliteenus

Aeronavigatsioonilised jaamad on pidevalt kuuldel neile eraldatud sagedustel teenistuse avaldatud tööajal, v.a juhul, kui on teisiti teatatud.

Õhusõiduk peab tavaliselt raadiosidet selle õhk-maa raadiojaamaga, mis teostab lennujuhtimist selles piirkonnas, kus õhusõiduk lendab. Õhusõiduk peab olema pidevalt kuuldel raadiojaama vastaval sagedusel ja mitte lahkuma kuuldelt ilma raadiojaama informeerimata, v.a hädaolukorras.

3.2.2 Andmevahetusteenus

Aeronavigatsioonilise paikse teeninduse (AFS) kaudu edastatavaid teateid aktsepteeritakse ainult juhul, kui need:

a. vastavad Tsiviillennunduse konventsiooni Lisa 10 osa 2 ptk 3 p 3.3 nõuetele;
b. on koostatud või vastu võetud Tsiviillennunduse konventsiooni Lisa 10 osa 2 ptk 4 p 4.4.15 määratletud formaadis.

3.3 Ringhäälinguteenistus

Vastavalt Tsiviillennunduse konventsiooni Lisa 11 ptk 4 p 4.3.7 järgi sisaldab ATIS-e poolt edastatav info järgmist:

1. konkreetset edastust identifitseerida võimaldavat infot (ATIS-e jaama ja info tunnus);
2. lennutegevuse seisukohalt olulist infot (operatsiooniline).

Infot ATIS-e kohta võib leida GEN 3.5 p 9, AD 2 EEEI AD 2.18, AD 2 EETN AD 2.18 ja AD 2 EETU AD 2.18.

3.4 Kasutatavad keeled

Eesti, inglise.

3 Types of Service

3.1 Radio Navigation Services

The following types of radio navigation aids are available:

- VHF direction-finding station (VDF)
- Instrument landing system (ILS)
- Terminal approach radar (TAR/SSR)
- En-route surveillance radar (RSR/SSR)
- Distance-measuring equipment (DME)

The coordinates listed refer to the transmitting antennas with the exception of direction finding stations, for which the coordinates of the receiving antennas are given.

According to the estimation of the direction-finding station, bearings are classified as follows:

- Class A - accuracy within ±2 degrees
- Class B - accuracy within ±5 degrees
- Class C - accuracy within ±10 degrees

Direction-finding stations have the authority to refuse to give bearings or headings to steer when conditions are unsatisfactory or when bearings do not fall within the calibrated limits of the station, stating the reason at the time of refusal.

3.2 Voice and/or Data Link Service

3.2.1 Voice Service

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

An aircraft should normally communicate with the air-ground control radio station that exercises control in the area in which the aircraft is flying. Aircraft should maintain a continuous watch on the appropriate frequency of the control station and should not abandon watch, except in an emergency, without informing the control radio station.

3.2.2 Data Link Service

The messages to be transmitted over the Aeronautical Fixed Service (AFS) are accepted only if they:

a. satisfy the requirements of ICAO Annex 10, Vol. II, Chapter 3, para. 3.3;
b. are prepared or received in format specified in ICAO Annex 10, Vol. II, Chapter 4, para. 4.4.15.

3.3 Broadcasting Service

According to ICAO Annex 11, Chapter 4, para. 4.3.7 ATIS broadcast consists of following elements:

1. broadcast identification information;
2. operational information.

Information about ATIS is given in the GEN 3.5 para. 9, AD 2 EEEI AD 2.18,AD 2 EETN AD 2.18 and *AD 2* EETU AD 2.18.

3.4 Languages Used

Estonian, English.

© 2023 EANS

3.5 Koht, kust võib leida detailset infot

Üksikasju marsruudiliikluseks kasutatavate seadmete kohta võib leida 2. osa peatükis ENR 4.

Üksikasju mingil lennuväljal kasutatavate seadmete kohta võib leida 3. osa (AD) vastavates peatükkides.

Kui mingit seadet kasutatakse nii marsruudiliikluseks kui ka lennuväljal, on üksikasjad toodud 2. osa (ENR) ja 3. osa (AD) vastavates peatükkides.

4 Nõuded ja tingimused

Nõuded ja üldtingimused sideteeninduse rahvusvaheliseks kasutamiseks, samuti nõuded raadioseadmete paigaldamiseks õhusõidukitele on toodud Lennundusseaduses.

Põhilised sätted on lühidalt toodud allpool:

- Eesti lennuliiklusteenistuse vastutuspiirkonnas käitatav õhusõiduk peab pidama raadiosidet kooskõlas ICAO eeskirjadega, AIP-i peatükkides ENR 2.1 ja AD 2.18 toodud sagedustel.
- Asukohtade teatamisel võib kasutada geograafilisi nimetusi või seadmete kutsungeid. Ettekandepunkt, kus puudub raadioseade, edastatakse 5-tähelise koodnimetusena.
- Kui piloodil puudub võimalus luua raadioühendust põhisagedusel, tuleb proovida teisi selle ATS üksuse kohta avaldatud sagedusi.
- Saades õhusõidukilt teate “LUBAGE PEILING”, edastavad “VDF”-ga tähistatud sidejaamad magnetpeilingu VDF jaama suhtes (QDM).
- Avariikanalil 121.5 MHz töötav raadiojaam võib kasutada ATS üksustele määratud mistahes kutsungit.

5 Lennujuhi ja piloodi vaheline andmeside (CPDLC)

5.1 Üldine

CPDLC teenused on saadaval Tallinna lennuinfopiirkonnas opereerivatele õhusõidukitele.

Selles õhuruumis pakutakse järgnevaid CPDLC teenuseid:

- DLIC (andmekanali avamisvõimalus);
- ACL (lennujuhtimisüksuse load ja juhised);
- ACM (lennujuhtimisüksuse side haldus);
- AMC (lennujuhtimisüksuse mikrofoni kontroll).

Tallinna lennuinfopiirkonnas ei ole CPDLC kasutamine kohustuslik ja toimub lennujuhtimisüksuse äranägemisel. Ajakriitilistel hetkedel jääb esmaseks sidepidamise viisiks kõne.

CPDLC teadetele vastatakse võimalikult väikse viivitusega. Vajadusel, näiteks kui allasaadetud taotlus on ületanud ajalimiidi, kordab piloot taotlust raadioside teel.

Kõnega tagasilugemine ei ole ühelegi CPDLC loale või juhisele nõutud.

3.5 Where Detailed Information Can Be Obtained

Details of the various facilities available for the en-route traffic can be found in Part 2, ENR 4.

Details of the facilities available at the individual aerodromes can be found in the relevant sections of Part 3 (AD).

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

4 Requirements and Conditions

The requirements and the general conditions, under which the communication services are available for international use, as well as the requirements for the carriage of radio equipment, are contained in the Aviation Act of Estonia.

The main provisions are briefly summarised below:

- Aircraft operating within the area of responsibility of the Estonian ATS shall maintain radio communication in accordance with the ICAO regulations on frequencies specified in AIP ENR 2.1 and AD 2.18.
- Geographical names or call signs of facilities may be used when reporting positions. In case of reporting point without radio aids the 5-letter name-code designators are transmitted.
- If the pilot is not able to establish radio contact on the primary frequency, he should try other frequencies published for that ATS unit.
- Upon receiving a message “REQUEST BEARING” from aircraft, the radio communication facilities marked with “VDF” transmit magnetic bearing to the VDF station (QDM).
- Radio station operating on the 121.5 MHz emergency channel may use any call sign assigned to radio stations of the appropriate ATS units.

5 Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC)

5.1 General

CPDLC services are available for aircraft operating within the airspace of Tallinn FIR.

The following CPDLC services are provided in this airspace:

- DLIC (data link initiation capability);
- ACL (ATC clearances and instructions);
- ACM (ATC communications management);
- AMC (ATC microphone check).

Use of CPDLC in Tallinn FIR is not mandatory and is conducted at the discretion of ATC. Voice shall remain the primary means of communication in time-critical situations.

CPDLC messages shall be answered with the least possible delay. If required, e.g. due to the downlink request message having exceeded its time limit, the pilot shall repeat the request via radiotelephony.

Voice read-back is not required for any CPDLC clearance or instruction.

5.2 Lennuplaan

Tallinna lennuinfopiirkonnas CPDLC sidet kasutada kavatsevad piloodid peavad lennuplaani sisestama järgnevad punktid:

- väli 10a - CPDLC ATN VDL režiim 2 võimekusega õhusõiduki jaoks *"J1"*;
- väli 18 - tähis *"CODE/"*, millele järgneb õhusõiduki 24-bitine aadress väljendatuna kuuekohalise kuueteistkümnendiksüsteemi tähtnumbrina.

5.3 CPDLC kasutamine

CPDLC luba ei täideta enne, kui lennumeeskond on saatnud saadud CPDLC loale või juhisele vastuseks *"WILCO"* teate. Kui tekib määramatus seoses CPDLC loa või juhisega, kasutatakse alati selguse saamiseks kõnesidet. Tallinna lennuinfopiirkonnas võib kasutada CPDLC vahetusi ainult siis, kui õhusõiduk on Tallinn ACC kontrolli ja vastutuse all.

5.4 CPDLC kasutamise piirangud

CPDLC teenused ei ole saadaval etteandesektoris või Tallinna lähenemisalas opereerivatele õhusõidukitele (vaata ENR 2.1). Pilootidel palutakse hoiduda etteandesektoris või Tallinna lähenemisalas allasaadetud teadete edastamisest, isegi kui ühendus ei ole lõpetatud.

5.5 CPDLC teenused

5.5.1 DLICi sisselogimine

Tallinna lennuinfopiirkonna CPDLC tähis on EETT. Lennumeeskond peab algatama sisselogimise CPDLC-sse piisavalt vara, et kindlustada õhusõiduki andmeside õige lennujuhtimisüksusega. Tallinna lennuinfopiirkonnas olevalt lennuväljalt startivad õhusõidukid saavad alustada sisse logimist maa peal. Kui Tallinn ACC on esimene CPDLC suutlikkusega üksus, saab Tallinna lennuinfopiirkonna vahetus läheduses startiv õhusõiduk sisse logida veel maa peal olles. Sisse logimine algatatakse lennumeeskonna poolt, kasutades oma lennuplaaniga edastatud ICAO kutsungit.

Kui lennujuhtimisüksusele sobib, võib peale sisse logimise protseduuri teostada *"Start-CPDLC"*, et võimaldada antud lennu CPDLC teadete saatmist ja/või vastu võtmist määratud CPDLC õhuruumis.

Sõltumata lennu jooksul läbitavate sektorite arvust, on Tallinna lennuinfopiirkonnas vajalik ainult üks sisse logimine lennu kohta.

5.5.2 Lennujuhtimise side haldus (ACM)

Kui õhusõiduk on andmekanali kaudu üle antud naabersektorile/-lennujuhtimisüksusele, kinnitab piloot juhist andmekanali kaudu *"WILCO"* abil ja võtab seejärel kõnesidega etteantud sagedusel ühendust järgmise sektoriga/lennujuhtimisüksusega. Kui piloot ei saa seda CPDLC juhist täita, pöördub ta lennujuhtimisüksuse informeerimiseks tagasi kõnesidele.

5.2 Flight Plan

Pilots intending to conduct CPDLC communications within Tallinn FIR shall insert the following in the respective items of their filed flight plan:

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

5.3 CPDLC Use

CPDLC clearance shall not be executed until the flight crew has sent a *WILCO* message in response to CPDLC clearance or instruction received. If uncertainty arises regarding a CPDLC clearance or instruction, voice communication shall always be used for clarification. CPDLC exchanges within Tallinn FIR may only be conducted when the aircraft is under the control and responsibility of Tallinn ACC.

5.4 Restrictions on the Use of CPDLC

CPDLC services are not available for aircraft operating within the Feeder sector or Tallinn TMA (see ENR 2.1). Pilots are requested to refrain from transmitting Downlink Messages when operating in the Feeder sector or the TMA even if the CPDLC connection has not been terminated.

5.5 CPDLC Services

5.5.1 DLIC Log-on

The CPDLC designator for Tallinn FIR is EETT. The flight crew shall establish the CPDLC log-on in due time to ensure that the aircraft is communicating with the appropriate ATC unit. For aircraft departing from an aerodrome located within Tallinn FIR the log-on can be initiated on the ground. Aircraft departing from an aerodrome in close proximity to Tallinn FIR can log-on when still on the ground, if Tallinn ACC is the first CPDLC-capable unit. Log-on shall be initiated by the flight crew using their ICAO call sign as filed in the flight plan.

Following the completion of the log-on procedure, at the convenience of ATC, a *Start-CPDLC* may be performed to enable the sending and/or receiving of CPDLC messages for a particular flight in the designated CPDLC airspace.

Irrespective of the number of sectors crossed during flight, only one log-on per flight is required within Tallinn FIR.

5.5.2 ATC Communications Management (ACM)

When an aircraft is transferred by data link to an adjacent sector/ATC unit, the pilot shall acknowledge the instruction using data link by *WILCO*, and shall then contact the next sector/ATC unit by voice communication on the instructed channel. If the pilot is unable to comply with this CPDLC instruction, they shall revert to voice communication to inform ATC.

© 2019 EANS

ACM sõnumid ***ACM Messages***	
Lennujuhtimisüksuse sõnumi element ***ATC Message Element***	**Lennumeeskonna vastus** ***Flight Crew Response***
CONTACT [üksuse nimi] [sagedus] *CONTACT [unit name] [frequency]*	*WILCO*

Lennujuhtimisüksusele asjakohase kõnekanali teel kättesaamatule Tallinna lennuinfotsoonis lendavale õhusõidukile võidakse väljastada järgnev eelvormindatud vabatekstiline CPDLC sõnum:

CONTACT TALLINN ACC ON VOICE CHANNEL

Õhusõidukilt ei oodata ühtegi CPDLC vastust ja lennumeeskond kontakteerub Tallinn ACCga asjakohase kõnekanali kaudu.

An aircraft operating within Tallinn FIR that cannot be reached by the ATC on the appropriate voice channel may be issued the following pre-formatted Free Text CPDLC message:

CONTACT TALLINN ACC ON VOICE CHANNEL

No CPDLC response form the aircraft is expected and the flight crew shall contact Tallinn ACC through the appropriate voice channel.

5.5.3 Lennujuhtimisüksuse load ja juhised (ACL)

Õhusõiduk, mis on sisse loginud ja loonud *"DM99 CURRENT DATA AUTHORITY"* teate ning millele on lennujuhtimisüksus CPDLC stardi protseduuri läbi viinud, võib lennujuhtimisüksuse lubasid ja juhiseid vastu võtta CPDLC üleslüli teadete kaudu. Lennumeeskond võib paluda CPDLC allasaadetud teadetega muudatusi lennutasandites (tõus või laskumine) või oma marsruudil luba otse punktile.

5.5.3 ATC Clearances and Instructions (ACL)

Aircraft that has logged on and generated *"DM99 CURRENT DATA AUTHORITY"* message and for which the ATC has completed the CPDLC Start procedure may receive ATC clearances and instructions via CPDLC uplink messages. Flight crew may request changes to flight levels (climb or descent) or clearance direct to a point on their route via CPDLC downlink messages.

ACM sõnumid ***ACM Messages***	
Lennujuhtimisüksuse sõnumi element ***ATC Message Element***	**Lennumeeskonna vastus** ***Flight Crew Response***
MAINTAIN [lennutasand] *MAINTAIN [level]*	*WILCO* või / or *UNABLE* või / or *UNABLE DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE* või / or *UNABLE DUE TO WEATHER* või / or *STANDBY*
CLIMB TO [lennutasand] *CLIMB TO [level]*	
DESCEND TO [lennutasand] *DESCEND TO [level]*	
PROCEED DIRECT TO [asukoht] *PROCEED DIRECT TO [position]*	
FLY HEADING [kurss] *FLY HEADING [degrees]*	
SQUAWK [kood] *SQUAWK [code]*	*WILCO*

ACM sõnumid ***ACM Messages***		
Lennumeeskonna sõnumi element ***Flight Crew Message Element***		**Lennujuhtimisüksuse vastus** ***ATC Response***
REQUEST [lennutasand] *REQUEST [level]*	*(+ DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE)* või / or *(+ DUE TO WEATHER)*	*WILCO* või / or *UNABLE* või / or *STANDBY*
REQUEST CLIMB TO [lennutasand] *REQUEST CLIMB TO [level]*		
REQUEST DESCENT TO [lennutasand] *REQUEST DESCENT TO [level]*		
REQUEST DIRECT TO [asukoht] *PROCEED DIRECT TO [position]*		

Kui maapealne süsteem saab mittetoetatud teate või teate, mis ei vasta CPDLC suhtluse tehnilistele eeskirjadele, saab lennumeeskond automaatse vastuse vea kirjelduse ja võimalusel vajalike meetmetega. CPDLC kasutuselevõtt Tallinna lennuinfopiirkonnas sisaldab ainult teateid, mis on loetletud punktis 5.5. Kõikidele teistele teadetele vastatakse veateatega.

If the ground system receives a message that is not supported, 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. CPDLC implementation in Tallinn FIR only contains the messages listed in section 5.5. All other messages will be replied to with an error message.

5.5.4 Vaba tekstiga ACL teated

Vaba tekstiga ACL teated ei ole operatsiooniliselt toetatud. Lennumeeskonna poolt koostatud vaba tekstiga teadetele lennujuhtimisüksus ei vasta ja need võivad põhjustada maapealse süsteemi poolt väljastatud veateate.

5.5.4 Free Text ACL Messages

Use of Free Text ACL messages is not operationally supported. Free Text messages composed by the flight crew will not be responded to by ATC and may result in an error message generated by the ground system.

5.5.5 CPDLC kehtestatud vaikus

Sektori töökoormuse kontrolli all hoidmiseks võib lennujuhtimisüksus nõuda kas kõikidel jaamadel või mõnel kindlal lennul piiratud ajaks peatada CPDLC taotluste saatmine. CPDLC vaikuse kehtestamiseks või tühistamiseks kasutatakse kas kõne või CPDLC vaba tekstiga teadet:

[raadiokutsung] STOP SENDING CPDLC REQUESTS

5.5.5 CPDLC Imposed Silence

In order to contain the sector workload the ATC may require all stations or a specific flight to suspend sending CPDLC requests for a limited period of time. For imposing or revoking CPDLC silence the following phrase, either as a voice or a CPDLC free text message shall be used:

[call sign] STOP SENDING CPDLC REQUESTS

5.5.6 Lennujuhi mikrofoni kontroll (AMC)

Juhtudel, kui õhusõiduk blokeerib tahtmatult kõneside kanalit, võib lennujuhtimisüksus saata *"CHECK STUCK MICROPHONE"* käskluse. Kui *"CHECK STUCK MICROPHONE"* käsklus käib hetkel kasutusel oleva RTF kanali kohta, kontrollib piloot, et nende raadioseade ei oleks selle blokeeringu põhjustajaks. Kui *"CHECK STUCK MICROPHONE"* käsklus ei käi kasutusel oleva RTF kanali kohta, ei ole piloodil vaja midagi ette võtta.

5.5.6 ATC Microphone Check (AMC)

A *"CHECK STUCK MICROPHONE"* instruction may be sent by ATC in circumstances where an aircraft is inadvertently blocking a voice communication channel. If the *"CHECK STUCK MICROPHONE"* instruction relates to the RTF channel currently being used, the pilot shall check that their radio equipment is not causing the blockage. If the *"CHECK STUCK MICROPHONE"* instruction does not relate to the RTF channel being used, no further action by the pilot is required.

ACM sõnumid ***ACM Messages***	
Lennujuhtimisüksuse sõnumi element ***ATC Message Element***	**Lennumeeskonna vastus** ***Flight Crew Response***
CHECK STUCK MICROPHONE	NIL

5.5.7 Eri- ja hädaolukorra CPDLC teated

Toetatud on järgnevad eri-/hädaolukorra CPDLC teated:

5.5.7 Emergency and Distress CPDLC Messages

The following emergency/distress CPDLC messages are supported:

Lennumeeskonna sõnumi element ***Flight Crew Message Element***	**Lennujuhtimisüksuse vastus** ***ATC Response***
PAN PAN PAN	*ROGER*
MAYDAY MAYDAY MAYDAY	
SQUAWKING 7500	NIL

© 2018 EANS

5.5.8 CPDLC dialoogi segamine kõnega

Kasutades kõnesidet vastamata CPDLC sõnumi parandamiseks, algatab lennujuhtimisüksus kõneside fraasiga:

DISREGARD CPDLC (sõnumi tüüp) MESSAGE, BREAK, REPLY WITH UNABLE

ja edastab õige loa sama ülekandega. Piloot vastab CPDLC sõnumile omapoolse sõnumiga *"UNABLE"* ja vastab kõnega raadiosides saadud loale.

5.5.8 Voice Interruption of CPDLC Dialogue

When using voice communication to correct an unanswered CPDLC message, ATC shall initiate voice communication using the phrase:

DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK, REPLY WITH UNABLE

and deliver the correct clearance within the same transmission. The pilot shall reply to the CPDLC message with an *"UNABLE"* message and respond by voice to the clearance received by radio communication.

5.5.9 CPDLC rike

CPDLC rikke häire korral teavitab lennujuht kõiki oma vastutusalas olevaid jaamu järgneva fraasiga:

ALL STATIONS, CPDLC FAILURE, [kutsuva jaama tunnus]

Mõned rikked võivad põhjustada sektori kontrolli all oleva õhusõidukiga olemasoleva andmesidekanali ühenduse katkemise. Sellisel juhul ei ole lennujuhtimisüksusel võimalik CPDLC kaudu dialoogi taaskäivitada, välja arvatud juhul, kui piloot taaskäivitab andmesidekanali sisse logimise, et andmesidekanali ühendus taastada. Lennujuhtimisüksus teavitab nende vastutusalas olevat õhusõidukit, kui CPDLC teenus on taastatud, kasutades järgnevat fraasi:

ALL STATIONS, RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS

CPDLC rikke korral tuleb CPDLC kinnitamata load korrata kõneside abil ja/või kinnitada. Kui lennumeeskond või lennujuhtimisüksus arvab, et CPDLCd ei peaks valitsevatel asjaoludel kasutama, siis CPDLC peatatakse või lõpetatakse ja antakse sellest teisele poolele kõneside kaudu teada. Planeeritud seiskamise või CPDLC süsteemi ootamatu rikke korral juhendab lennujuhtimisüksus kõik andmekanaliga varustatud õhusõidukid tagasi pöörduma kõnesidele. Pardal oleva CPDLC rikke korral pöördub piloot tagasi kõnesidele ja teavitab sellest lennujuhtimisüksust.

5.5.9 CPDLC Failure

When alerted that CPDLC has failed, the controller will inform all stations under sector jurisdiction, using the following phrase:

ALL STATIONS, CPDLC FAILURE, [identification of the calling station]

Some failures may result in termination of the existing data link connections with aircraft that are under control of a sector. In this case, it will not be possible for ATC to re-initiate dialogues via CPDLC unless the pilot re-initiates the data link logon process in order to re-establish data link connection. ATC will inform aircraft under their jurisdiction when CPDLC service is restored, using the following phrase:

In case of a CPDLC failure, CPDLC clearances that have not yet been confirmed shall be repeated over voice communication and/or confirmed. If either the flight crew or ATC consider that CPDLC should not be used in the prevailing circumstances, CPDLC shall be suspended or terminated and the other party shall be informed by voice communication. In case of a scheduled shutdown or an unexpected failure of the CPDLC system, ATC will instruct all aircraft equipped with data link to return to voice communication. In case of an on board failure of CPDLC, the pilot shall return to voice communication and inform ATC.

5.5.10 Välja logimine

Tallinna lennuinfopiirkonnast lahkumisel või Tallinna lennuinfopiirkonnas lennujaama maandumisel toimub välja logimine automaatselt, piloodipoolseid tegevusi ei ole nõutud.

5.5.10 Log-off

Log-off is automatic on leaving Tallinn FIR or when landing at an airport within Tallinn FIR, no pilot action is required.

© 2018 EANS

TÜHJAKS JÄETUD
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK