

ANNEX 10/II.

Légiforgalmi távközlés: Összekötetési eljárások

A II kötet 6. kiadása – 2001 október

81. módosítással

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK, AJÁNLOTT GYAKORLATI ELJÁRÁSOK LÉGINAVIGÁCIÓS
SZOLGÁLATOK SZÁMÁRA

LÉGIFORGALMI TÁVKÖZLÉS

10. ANNEX

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI EGYZEMÉNYHEZ

MÓDOSÍTÁSOK, KIEGÉSZÍTÉSEK

A módosítások kiadását rendszeresen közlik az ICAO Journal-ban és a havonta megjelenő Supplement to the Catalogue of ICAO Publications and Audio-visual Training Aids (Melléklet, Kiegészítés az ICAO Kiadványok és Audio-vizuális Segédeszközök Listájához), melyeket e kiadványok tulajdonosai kísérjenek figyelemmel! Az alább biztosított táblázat e módosítások, kiegészítések nyilvántartására szolgál.

MÓDOSÍTÁSOK ÉS HIBÁK JEGYZÉKE

MÓDOSÍTÁSOK			
Sorszám	Hatálybalépés dátuma	Bevezetés dátuma	Bevezette
Hatodik kiadás (magában foglalja az 1-76 Módosításokat)	2001. július 16.	2001. november 1.	
77. Módosítás (a II. Kötetet nem érintette)			
78. Módosítás (a Tanács 2003. március 5-én fogadta el)	2003. július 14.	2003. november 27.	
79. Módosítás (a II. Kötetet nem érintette)			
80. Módosítás (a II. Kötetet nem érintette)	2005. július 11.	2005. november 24.	
81. Módosítás (a II. Kötetet nem érintette)			

ELŐSZÓ

Történeti áttekintés

A Légiforgalmi Távközlés Szabványait és Ajánlott Gyakorlatait a Tanács először 1949. május 30-án

fogadta el, a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény 37. Cikkelyében lévő előírásoknak megfelelően (Chicago, 1944.), és az Egyezmény 10. Annex-eként jelölte ki. Ezek 1950. március 1-én léptek hatályba. A Szabványok és Ajánlott Gyakorlatok a Hírközlési Szekció 1949. januárjában tartott Harmadik Ülésszaka ajánlásain alapulnak.

Egészen a Hetedik Kiadásig és azt is beleértve, az Annex 10t egy kötetben került kiadásra, ami négy Részt foglalt magába, a hozzájuk kapcsolott mellékletekkel együtt: az: I. Rész "Berendezések És Rendszerek"-et, a II. Rész "Rádiófrekvenciák"-at, a III. Rész "Eljárások"-at és a IV. Rész "Kódok és Rövidítések"-et.

A 42. Módosítással a IV. Rész törlésre került az Annex-ből; és az abban a részben elhelyezett kódok és rövidítések egy új dokumentumba, a Doc 8400-ba kerültek áthelyezésre.

A 44. Módosítás 1965. május 31-i elfogadásának eredményeként az Annex 10 Hetedik Kiadása két kötetbe került felosztásra: az I. Kötetbe (Első Kiadás), ami két részt tartalmazott: az I. Részt, a "Berendezések és Rendszerek,"-et és a II. Részt, a "Rádiófrekvenciák"-at foglalja magába, valamint a II. Kötetbe (Első Kiadás), ami a "Hírközlési Eljárások"-at tartalmazza.

A 70. Módosítás 1995. március 20-i elfogadásának eredményeként, az Amex 10 átszerkesztésre került úgy, hogy öt kötetet foglal magába: I. Kötet - Rádiónavigációs Berendezések; II. Kötet - Hírközlési Eljárások; III. Kötet - Hírközlési Rendszerek; IV. Kötet - Légtérellenőrző Radar és Összeütközés Elkerülő Rendszerek; és az V. Kötet - A Légiforgalmi Rádiófrekvencia Spektrum Felhasználása. A 70. Módosítással a III. és a IV. Kötet 1995-ben került kiadásra és az V. Kötet kiadása a 71. Módosítással volt tervezve.

A II. Kötet olyan anyagot tartalmaz, amelynek a jogi helyzete a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai (PANS) volt. Ezt az utóbbi anyagot a II. Kötet Első Kiadása előtt a PANS - Rádiótávbeszélő Eljárások (Doc 7181) foglalta magába, és ez a dokumentum most hatálytalanításra került.

Az "A" táblázat mutatja be az Annex 10 eredetét és a 43. Módosítást követő módosítások származását, a bennük lévő legfontosabb témák összefoglalásával együtt, ahol megfelelő, és azokat az időpontokat, amikor a Tanács a z Annex-et és a módosításokat elfogadta, illetve amikor azok hatályba léptek, és végül amikor alkalmazhatóakká váltak.

A Szerződő Államok tevékenysége

Az eltérések bejelentése. A Szerződő Államok figyelmét felhívják az Egyezmény 38. Cikkelye értelméből eredő azon kötelezettségükre, amely szerint a Szerződő Államokat felkéri arra, hogy jelentsenek be a Szervezetnek minden olyan eltérést és gyakorlatot, mely a nemzeti szabályaik és eljárásaik, valamint az ebben az Annex-ben lévő és ezt követően módosított Nemzetközi Szabványok között fennáll. Kéri a Szerződő Államokat, hogy azt a bejelentést terjesszék ki az ezen Annex-ben lévő Ajánlott Gyakorlatoktól való eltérésekre is, amennyiben az ilyen eltérés lényeges jelentőséggel bír a léginavigáció biztonsága szempontjából. Továbbá felkéri a Szerződő Államokat, hogy folyamatosan tájékoztassák a Szervezetet minden olyan eltéréstről, mely ezt követően felmerül, vagy amennyiben bármely korábban bejelentett eltérés megszűnik. Egy, az eltérések bejelentésére vonatkozó külön felkérés kerül megküldésre a Szerződő Államok részére azonnal ezen Annex egyes módosításainak elfogadását követően .

Felhívják továbbá az Államok figyelmét az Annex 15 azon előírásaira, amelyek szerint a nemzeti szabályaik és gyakorlataik, valamint az ICAO Szabványok és Ajánlott Gyakorlatok között felmerülő eltéréseket a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálaton keresztül tegyék közzé, az Egyezmény 38. cikkelyében lefektetett, az Államokra vonatkozó kötelezettségen felül.

A tájékoztatás közzététele. Az Annex 10-ben meghatározott Szabványoknak, Ajánlott Gyakorlatoknak és Eljárásoknak megfelelően biztosított, a légi jármű üzemeltetéseket érintő berendezések, szolgálatok és eljárások változásait, azok életbeléptetését és megszüntetését be kell jelenteni, és az Annex 15 előírásainak megfelelően kell érvénybe helyezni.

Az Annex szövegének használata a nemzeti szabályozatokban. A Tanács 1948. április 13-án elfogadott egy határozatot, amelyben felhívja a Szerződő Államok figyelmét annak kívánatosságára, hogy saját nemzeti szabályaikban - amennyire csak lehetséges - használják azoknak az ICAO Szabványoknak a pontos kifejezőmódját, amelyek szabályás jellegűek, ugyanígy a Szabványoktól való eltérésekre jelölésre is, beleértve minden olyan kiegészítő nemzeti szabályzatot is, amely a léginavigáció biztonsága vagy szabályossága szempontjából fontos. Ahol csak lehetséges, ennek az Annex-nek a szövege szándékosan olyan módon került leírásra, hogy nagyobb szövegbeli változtatás nélkül be lehessen foglalni a nemzeti törvényalkotásba.

Az Annex 10 II. Kötetébe foglalt Légiforgalmi Szolgálatok Eljárásai nem képviseli azt a jogi helyzetet, mint amit a Tanács által az Egyezményhez csatolt Annex-ek Szabványai nyújtanak, és ennek megfelelően nem esik azon kötelezettség alá, amit az Egyezmény 38. Cikkelye szerinti ráruházna, azaz, hogy a "nem-alkalmazás" esetét jelentő eltérést közzé kell tenni. Azonban felhívják az Államok figyelmét a vonatkozó, az Annex 15-ben leírt előírásokra, hogy az Államok a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványukban vegyék jegyzékbe a saját eljárásaik és a vonatkozó ICAO eljárások közötti lényeges különbségeket.

Az Annex alkotó-részeinek jogi helyzete

Egy Annex az alábbi alkotó-részekből épül fel, azonban nem feltétlenül található meg ezek mindegyike, de szükségszerűen megtalálhatók minden egyes Annex-ben; ezek az alábbi jogi helyzetet foglalják el:

1. – Az Annex-et alkotó anyagok a tulajdonképpen:

a) *Szabványok és Ajánlott Gyakorlatok*, amelyeket a Tanács fogadott el az Egyezmény előírásainak megfelelően. Meghatározásuk a következő:

Szabvány: Minden olyan - a fizikai jellemzőkre, összetételre, anyagra, teljesítőképességre, személyzetre vagy eljárásra vonatkozó - meghatározás, amelynek egységes alkalmazását a nemzetközi léginavigáció biztonsága szempontjából szükségesnek tekintenek, és amelynek a Szerződő Államok az Egyezmény értelmében eleget kell, hogy tegyenek; a teljesítés lehetetlensége esetén annak bejelentése a Tanács részére a 38. Cikkely alapján kötelező.

Ajánlott Gyakorlat: Fizikai jellemzőkre, összetételre, anyagra, teljesítőképességre, személyzetre vagy eljárásra vonatkozó minden olyan meghatározás, amelynek egységes alkalmazását kívánatosnak tekintik a nemzetközi léginavigáció biztonsága, szabályszerűsége vagy hatékonysága érdekében, és amelynek teljesítésére a Szerződő Államoknak az Egyezmény értelmében törekedniük kell

b) *Függelékek:* a kényelmi szempontból különállóan csoportosított anyagok, de ezek részét képezik a Tanács által elfogadott Szabványoknak és Ajánlott Gyakorlatoknak.

c) *Meghatározás:* a Szabványokban és Ajánlott Gyakorlatokban használt azon szakkifejezések értelmezése, amelyek nem maguktól értetődőek, amennyiben azok nem rendelkeznek elfogadott szótári jelentéssel. Egy meghatározásnak nincs független jogi helyzete, de minden egyes Szabványnak és Ajánlott Gyakorlatnak, amelyben használják, elengedhetetlen részei, mivel a szakkifejezés jelentésének értelmi

változása befolyásolná az előírás értelmét.

d) A *Táblázatok* és *ábrák* azok, amelyek kiegészítik vagy illusztrálják azokat a Szabványokat és Ajánlott Gyakorlatokat, amelyekre azokban utalnak; ezek a vonatkozó Szabványoknak és Ajánlott Gyakorlatoknak részét képezik, és ugyanazzal a jogi helyzettel rendelkeznek.

2. – *A Tanács által a Szabványokhoz és Ajánlott Gyakorlatokhoz kapcsolódóan közzétételre elfogadott anyagok:*

a) *Előszavak*, a Tanács tevékenységén alapuló történeti és magyarázó anyagokat tartalmazzák, és magukba foglalják az Államoknak - a Szabványoknak és Ajánlott Gyakorlatoknak és az Ajánlott Eljárásoknak - az Egyezményből és az Elfogadási Határozatból következő kötelezettségeinek magyarázatát is.

b) A *Bevezetések*, melyek magyarázó anyagot tartalmaznak az Annex részeinek, fejezeteinek vagy szakaszainak elején, hogy segítsenek a szöveg alkalmazásának megértésében;

c) A *Megjegyzések* a szövegbe foglalva, értelemszerűen, hogy a kérdéses Szabvánnyal vagy Gyakorlati Ajánlással kapcsolatban tényszerű tájékoztatást vagy támpontot adjanak, ezek azonban nem képezik a Szabványok vagy Gyakorlati Ajánlások részét;

d) *Mellékletek*, melyek a Szabványokat és Gyakorlati Eljárásokat kiegészítő anyagot tartalmaznak, vagy azok alkalmazásához nyújtanak útmutatást.

Felelősség elhárítás szabadalmakra vonatkozóan

Felhívjuk a figyelmet annak a lehetőségre, hogy az ebben az Annex-ben lévő Szabványok és Ajánlott Gyakorlatok bizonyos elemei lehet, hogy szabadalom vagy egyéb szellemi tulajdoni jog tárgyát képezik. Az ICAO nem vállal felelősséget vagy kötelezettséget azért, hogy nem azonosította az ilyen jogok valamelyikét vagy mindegyikét. Az ICAO nem foglal állást semmilyen "igényelt" találmány vagy egyéb szellemi tulajdoni jog fennállására, érvényességére, tárgyára vagy alkalmazhatóságára vonatkozóan, és azt "vállalja", hogy nincs felelőssége és kötelezettsége ennek megfelelően és erre vonatkozóan.

A nyelv kiválasztása

Ez az Annex négy nyelven került elfogadásra - angolul, franciául, oroszul és spanyolul. Minden egyes Szerződő Államot felkérnek, hogy ezeknek a különféle nyelvű szövegeknek az egyikét válasszák ki nemzeti felhasználásra, valamint az Egyezményben meghatározott egyéb célokból, akár a közvetlen felhasználás, akár a saját nemzeti nyelvre történő fordítás útján, és ennek megfelelően értesítsék a Szervezetet.

Szerkesztési gyakorlat

A következő gyakorlat kerül következetes alkalmazásra abból a célból, hogy az egyes állítások jogi helyzete egyetlen pillantással megállapítható legyen: a *Szabványok* vékony antikva betű típusúak nyomtatva; az *Ajánlott Gyakorlatok* vékony dőlt betűvel vannak szedve, jogi helyzetüket az **Ajánlás** szó jelzi; a *Megjegyzések* vékony dőlt betűvel vannak szedve, jogi helyzetüket a *Megjegyzés* szó jelzi.

A következő szerkesztési gyakorlatot követtük az előírások megfogalmazásánál: a Szabványok esetében a "kell", az Ajánlott Gyakorlatok esetében pedig a "kellene" felszólító igét használtuk.

Az ebben a dokumentumban alkalmazott mértékegységek megegyeznek a Nemzetközi Mértékegység Rendszerrel (SI) úgy, ahogy az a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény 5. Annex-ében

meghatározásra került. Ott, ahol az Annex 5 megengedi a nem-SI mértékegységek alternatív használatát, azok zárójelben feltüntetve követik az alap mértékegységet. Ahol a két rendszer szerinti mértékegységek szerepelnek, nem szabad feltételezni azt, hogy az értékek egyenlők és felcserélhetők. Azt azonban el lehet fogadni, hogy a biztonság azonos szintjét lehet elérni, ha bármelyik mértékegység rendszert önállóan alkalmazzák.

Ennek a dokumentumnak egy részére való bármely utalás, amely egy számmal és/vagy címmel van azonosítva, annak a résznek az összes al-részét is magába foglalja.

Az Annex 10. II. kötet anyagának betűformájára vonatkozóan, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai vékony dőlt betűkkel vannak szedve, és a jogi helyzetüket a PANS előtag jelzi.

"A" táblázat: Az Annex 10 - II. Kötetének módosításai

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgya(k)	Elfogadás - Hatálybalépés - Bevezetés dátuma
44	A Hírközlési /COM/ Szekció Hetedik ülése	A II. kötet létrehozása azoknak az eljárásoknak a beépítése, amelyeket korábban a Doc 7181 - PANS - "Rádiótvbeszélő Eljárások" foglaltak magukba, szükségessé vált a hírközlési eljárásokra vonatkozó előírások általános átrendezése, és ez az új II. kötetben meg is történt.	1965. május 31 1965. október 1 1966. március 10
45	A Távgépíró Szakértők szak- csoportjának Hatodik. ülése; Negyedik Léginavigációs /AN/ konferencia	A Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Szolgálat /AFTN/ eljárásainak több részletes megváltoztatása; az 5. és 6. fejezet módosítása, azoknak az eljárásoknak a jóval pontosabb közlése, amelyek a légi jármű vezetője és a légiforgalmi irányító közötti közvetlen összeköttetése során történik, és a 3.7 pont - "A Rövidítések és kódok" átfogalmazása, egy, a 42. Módosítás által bevezetett nem szándékos jelentés helyesbítése.	1966. december 12 1967. április 12 1967. augusztus 24
46	A Légiforgalmi Irányítás /ATC/ Automatizálási Szakcsoport Ötödik ülése	A Légiforgalmi Irányítás /ATC/ számítógépében való felhasználásra tervezett Légiforgalmi Szolgálati /ATS/ közlemények továbbításának eljárásai.	1967. június 7 1967. október 5 1968. február 8
47	A Hírközlési / Üzemeltetési /COM/OPS/ Szekció ülése	Új, egyszerűsített Légiforgalmi Mozgó-szolgálati Vészhelyzeti Eljárások bevezetése, amelyek alkalmasabbak a nemzetközi polgári légi közlekedés speciális követelményeihez.	1967. december 1 1968. április 1968. augusztus 2

	A Távgépíró Szakértők Szak- csoportjának Hetedik. ülése	Változtatások bevezetése a közlemények osztályozásában és a telex-eljárásokban, az AFTN automatikus üzemelésében szerzett tapasztalatok fényében.	1969. január 1969. május 1969. szeptember 18
49	Az Automatizált Adatsere Rendszerek Szakcsoportjának Első ülése; Hatodik Léginavigációs /AN/ konferencia	Előírás a 7-bites kód használatára adattovábbításra közepes jelátviteli sebességnél; a légiforgalmi mozgó szolgálat közleményeinek kategóriáira vonatkozó előírások bevezetése. A Regionális Kiegészítő Eljárások állandósításának és betérjesztésének tanulmányozása alapján, ez a következő témákra vonatkozó eljárásokat vonja maga után: Megfelelő kikerülő útvonal-listák az AFTN hírközlési összeköttetési központokban; a GG vagy magasabb prioritás jelzéssel ellátott AFTN közlemények korai feladása; a 121,5 MHz frekvencia figyelése hosszú-távú víz fölötti repülések során; a légi jármű által leadott légi jelentést, vagy meteorológiai tájékoztatást tartalmazó	1970. június 1 1970. október 1 1971. február 4
50	Az 5. Észak-Atlanti Körzeti Légi- navigációs /NAT RAN/ ülés; az Automatizált Adatsere Rendszerek Szakcsoportjának Második ülése; Léginavigációs tanulmány a Körzeti Léginavigációs /RAN/ ülés ajánlásainak világméretű alkalmazhatóságáról; Hatodik Léginavigációs /AN/ konferencia	A "Hertz (Hz)" szó bevezetése a "ciklus per szekundum (c/s)" helyett, mint a frekvencia elektromos és rádiótechnikai mértékegysége; változások az AFTN forgalmazás naplójának rövid- és hosszú-távú megőrzéséről és a hírközlési összeköttetési naplók 30 napos megőrzéséről szóló előírásokban; a II. Kötet Bevezetésének kibővítése a 7-bites kódolt karakterkészletről szóló anyaggal; az "ATS közvetlen beszéd-üzemű kör", a "Meteorológiai operatív csatorna" és a "Meteorológiai operatív távközlési hálózat" meghatározások bevezetése; a 3. és 4. Fejezetek előírásainak újraszervezése, azzal, hogy a 3. Fejezetbe csoportosították a nemzetközi légiforgalmi távközlési szolgálat négy részére vonatkozó általános előírásokat, a 4. Fejezetbe pedig a légi- forgalmi állandóhelyű szolgálatra vonatkozó előírásokat; az AIREP formátumú légi-jelentések rögzítésére vonatkozó előírások.	1972. március 2 1972. július 1972. december

51.	Hatodik EUM Körzeti Légi- navigációs ülés	Az AFTN közlemények előre meghatározott szétosztásának rendszerére vonatkozó előírások bevezetése.	1972. december 11 1973. április 11 1973. augusztus 16
52 ¹			
53 ¹			
54 ²	Az Automatizált Adatsere Rend- szerek Szakcsoportjának Negyedik ülése	Az adatsere sebességére vonatkozó kereszt-referenciák beépítése az I. Kötet I. Része 4. Fejezetének 4.12 pontjába és a II. Kötet Bevezetésébe.	1974. június 17. – –
55 ¹			
56 ¹			
57	Ázsia / Óceánia Körzeti Léginavi- gációs Ülés	Módosítások bizonyos kijelölt területeket keresztező légi járművek személyzetének a 121,5 MHz kényszerhelyzeti ultrarövidhullámú /VHF/ frekvencia figyelésének kötelezettségére vonatkozóan, valamint az óceáni hajó-rádióállomások kizárása azoknak a légi- forgalmi állomásoknak a köréből, amelyekkel a rádiókapcsolat felvételét meg lehet kísérelni a levegő-föld összeköttetés megszakadása esetén.	1976. június 16 1976. október 16 1977. október 6
58	Az Automatizált Adatsere Rend- szerek Szakcsoportjának Hatodik ülése	A Légiforgalmi Állandóhelyű Szolgálat /AFS/ közleményeinek megengedett tartalmára, és az AFTN rendszerben torzítottan érkező közlemények ismétlésének kérésére vonatkozó módosítás, valamint egy közlemény formátum bevezetése a 7-bites kódolt karakter-készletre.	1977. június 27 1977. október 27 1978. február 23
59	Hírközlési /COM/ Szekció ülése (1976.)	A Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Szolgálat /AFTN/ közlemények cím-részére vonatkozó módosítás.	1977. december 14 1978. április 14 1978. augusztus 10
60	Az Európai /EUR/ Léginavigációs Tervező Csoport Nyolcadik ülése; az Európa / Észak- Amerika / /Észak-Atlanti /EUR/NAM/NAT/ Körzeti Tervező Csoport Harmadik ülése	Az ultrarövidhullámú /VHF/ 25 kHz-es csatornák kijelölése; az AFTN közlemények rövid-távú megőrzése.	1978. december 4 1979. április 4 1979. november 29

61	Az Automatizált Adatsere Rend- szerek Szakcsoportjának Hetedik ülése; Hírközlési /COM/ Szekció ülés (1978.)	A Nemzetközi Távközlési Unió (ITU) által használt marginális sorozatszámok új sorozatának bevezetése és a "Rádiószabályzat" szakkifejezés tisztázása; változások a Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Szolgálat /AFTN/ meghatározásában; az "operatív repülés-üzemi felügyeleti összeköttetések" meghatározásának bevezetése; új előírások a rövidített címzésre vonatkozóan; változások a maximális közlemény-hosszra vonatkozó elő- írásokban; változások a repülések rendszerességével kapcsolatos közleményekre vonatkozó előírásokban.	1979. december 10 1980. április 10 1980. november 27
62	Az Automatizált Adatsere Rend- szerek Szakcsoportjának Nyolcadik ülése	Változások és kiegészítések a szolgálati közleményekre, a többsoros címzésre és a rövid címzésre vonatkozó előírásokban; változások és kiegészítések a csatorna-ellenőrző adásokra és a vezérelt áramkörök protokolljának használatára vonatkozó elő- írásokban; változások és kiegészítések a sérült közlemények észlelésére vonatkozó előírásokban; kiegészítés az AFTN közleményeknek kód- és bájtt-független vonalakon és hálózatokon történő leadására vonatkozó előírásokhoz.	1981. december 14 1982. április 14 1982. november 25
63	Az Automatizált Adatsere Rend- szerek Szakcsoportjának Kilencedik ülése	A közlemények elsőbbségére és az elsőbbség jelzőkre vonatkozó előírások változása.	1982. december 13 1983. április 13 1983. november 24
64	Léginavigációs Bizottság	Új és javított rádiótávbeszélő eljárások bevezetése a légiforgalmi mozgó szolgálatban történő használatra.	1983. március 30 1983. július 29 1984. június 7

65	A Léginavigációs Bizottságnak /ANC/ a dátum/idő meghatározási módjára vonatkozó ajánlásai; Hírközlési / Meteorológiai /COM/MET/ Szekció ülés (1982); A Légitforgalmi Szolgálat Adat- gyűjési, - feldolgozási és - továbbítási Szakcsoport /ATS/ Harmadik ülése; az Automatizált Adatsere Rendszerek Szakcsoportjának Tizedik ülése	Egyesített világ-idő (UTC); változások az AFTN közlemények szöveg-hosszában és a mozgási és irányítási közlemények elsőbbségei; az AFTN csatornák tesztelésének eljárásai; új anyag az AFTN címek rövidítéséről a "C" Mellékletben.	1984. december 6 1985. április 6 1985. november 21
66 ¹			
67	Nyolcadik ülés, a Tanács 10. ülészsaka; a Hírközlési/Meteorológiai /COM/MET/ Szakcsoport ülése (1982.); Léginavigációs Bizottság	Az ICAO új három-betűs jelölések eredményeként változások és szerkesztési átrendezések az AFTN eljárásokban; változások az AFTN-re vonatkozó, előre meghatározott szétosztási rendszerben; egy új eljárás bevezetése az egész százasoknak a továbbítási eljárásaira vonatkozóan; új eljárások bevezetése az ultrarövid-hullámú /VHF/ levegő-levegő összeköttetési csatornák használatára; az Annex 10 II. Kötet összes angol nyelvű változatának a szerkesztői átrendezése a jelenlegi angol nyelvű rádiótelefon kifejezésekben.	1987. március 16 1987. július 27 1987. október 22
68	Léginavigációs Bizottság	Új eljárások a légitjárművek rádiótelefon hívójelének szabályokba foglalásához; változtatások a légitjárművek káros interferencia hatások elleni védelmére; új eljárások a 121,5 MHz-es frekvencia figyelésére vonatkozóan.	1990. március 29 1990. július 30 1990. november 15

69	Hírközlési/Meteorológiai /COM/MET/ Szakcsoport ülés (1982.); Hírközlési/Meteorológiai/ Üzemeltetési /COM/MET/OPS/ Szakcsoport ülés (1990)	Változások az AFTN közlemény eljárásokban és egy kiegészítő anyag a világméretű területi /meteorológiai/ előrejelző rendszer (WAFS) távközlési követelményeivel kapcsolatban; kiegészítő anyag az ultrarövidhullámú /VHF/ levegő-föld adatkapcsolat összeköttetésekre vonatkozólag és a VHF eltolt-frekvenciájú vivőhullám rendszerekre vonatkozó anyag változásai.	1993. március 22 1993. július 26 1993. november 11
70 (5. kiadás)	Léginavigációs Bizottság	Új kifejezések a számoknak a rádiótelefonon történő továbbítására. Számos változás az AFTN eljárásokban a közlemények elfogadásával és továbbításával, a közlemények kategóriáival kapcsolatban, és a rádiótávbeszélőre vonatkozó elavult anyag törlése.	1995. március 20 1995. július 24 1995. november 9
71	Léginavigációs Bizottság; a Légitforgalmi Távközlési Hálózat Szak- csoport (ATNP) első ülése	Változások a Légitforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat eljárásaiban.	1996. március 12 1996. július 15 1996. november 7
72	Léginavigációs Bizottság; a Légitforgalmi Mozdószolgálati Összeköttetések Szakcsoport (AMCP) negyedik ülése	A rádiótelefon / R/T / eljárások módosítása a 8.33 kHz-es csatornaosztás bevezetését érintően; a VDL (VHF Data Link) meghatározásának törlése.	1997. március 12. 1997. július 21 1997. november 6
73	Léginavigációs Bizottság; a Légitforgalmi Távközlési Hálózat Szak- csoport (ATNP) második ülése	A Légitforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózaton /AFTN/ keresztül továbbított meteorológiai közlemények összeállításának változásai; az Emberi Tényezőkkel (Human Factors) kapcsolatos anyagok bevezetése	1998. március 19. 1998. július 20. 1998. november 5.
74	Léginavigációs Bizottság	A légi járművezetők közötti /összeköttetési/ levegő-levegő csatorna bevezetése.	1999. március 18. 1999. július 19. 1999. november 4.
75 ³			

76 (6. kiadás)	A Légitforgalmi Távközlési Hálózat Szakcsoport (ATNP) harmadik ülése; a Titkárság tevékenysége a Több résztvevő Ügynökséget érintő Légitforgalmi Szolgálati Eljárásokat Koordináló Munkacsoport (MAPCOG) javaslatai alapján; a Berendezés-függő Automatikus Légtér-ellenőrzési Szakcsoport (ADSP) ötödik ülése; a Légitforgalmi Mozgó Szolgálati Összeköttetések Szakcsoport (AMCP) hetedik ülése; Titkárság	A Légitforgalmi Állandóhelyű Szolgálat (AFS) eljárási előírásai a beszéd-üzemű és adat-összeköttetési elemekre; az egyedüli, a légitjárművezetők közötti levegő-levegő frekvencia bevezetésének eredményéből következő változások; az elavult rádió-távíró technikák referenciáinak törlése; rádiótelefon élőszavas és szabvány kifejezések; számos adatkapcsolati alkalmazásra vonatkozó technológia; a Nemzetközi Távközlési Unió (ITU) Rádiószabályzatára vonatkozó referenciák felfrissítése.	2001. március 12. 2001. július 16. 2001. november 1.
77 ⁴			
78	Légitnavigációs Bizottság	Nyelvi jártassági követelmények.	2003. március 5. 2003. július 14. 2003. november 27.
79	—	Nincs változás.	
1	A módosítás csak az I. Kötetet érintette.		
2	Nem érint semmilyen Szabványt vagy Ajánlott Gyakorlatot.		
3	Csak a III. és V. Kötetet érintette.		
4	Nem érinti a II. Kötetet.		
80.	Európai Légitnavigációs Tervező Csoport (EANPG); Légitforgalmi Távközlési Szak-csoport (ACP)	A VHF rádiótávbeszélő összeköttetési adó- csatornák jelölési eljárásainak változtatásai.	2005. febr. 25. 2005. júl. 11. 2005. nov. 24.
81..	Nincs változás		

Szándékosan üresen hagyott oldal!

Bevezetés

A nemzetközi légitforgalmi távközlési szolgálat célja a nemzetközi légitnavigáció biztonságához, rendszerességéhez és hatékonyságához szükséges távközlési hálózat és rádióberendezések biztosítása.

Ebben a kiadványban rögzítjük a nemzetközi Légitforgalmi Távközlési Szolgálat eljárásait, világméretű használatra. Elismerjük, hogy bizonyos esetekben szükség lehet Kiegészítő Eljárásokra annak érdekében,

hogy megfeleljenek az ICAO Körzetek konkrét követelményeinek. Bármely ilyen célra javasolt Kiegészítő Eljárásnak, a körzetre specifikus követelménynek kell lennie, és nem lehet olyan előírás, amely bele van foglalva a világméretű ICAO Eljárásokba, vagy azokkal ellentmondásban van.

Ebben a dokumentumban helyt adtunk az ITU Rádiószabályzat bizonyos elemeinek, ahol ez helyénvaló. Felhívjuk ezen Eljárások felhasználóinak figyelmét arra, hogy a Nemzetközi Távközlési Egyezmény Rádiószabályzat függeléke átfogó természetű, ezért minden ide tartozó esetben alkalmazni kell.

A "Rádiószabályzat"-ra történő minden hivatkozás a Nemzetközi Távközlési Unió (ITU) által kiadott Rádiószabályzatra értendő.

A kommunikációs eljárásokat a DOC 8400-ban található Rövidítésekkel és Kódokkal, valamint azokkal az egyéb kódokkal és rövidítésekkel együtt kell alkalmazni, amelyeket az ICAO a távközlésben történő használatra jóváhagy.

A II. Kötet számos olyan, tájékoztatások cseréjére vonatkozó eljárást tartalmaz, amelyet elsősorban a kis modulációs sebességű távközlésre dolgoztak ki, ahol a 2-es és 3-as számú Nemzetközi ABC kódolt karakterei használatosak. A közepes és nagy jelátviteli sebességnél használt 5-ös számú Nemzetközi ABC-re (IA-5) vonatkozó előírások a 10-es Annex III. kötetében található.

1. FEJEZET: MEGHATÁROZÁSOK

Amikor az ebben a kiadványban lévő kifejezéseket használjuk, akkor a jelentésük az ebben a fejezetben meghatározott jelentésben.

1.Megjegyzés: További speciális távközlési szakkifejezések és jelentéseik az "A" melléklet jegyzékében kerültek felsorolásra..

2.Megjegyzés: A "Rádiószabályzat"-ra történő minden hivatkozás a Nemzetközi Távközlési Unió (ITU) által kiadott Rádió- szabályzatra értendő. A "Rádiószabályzat"-ot rendszeresen kiegészítik azokkal a határozatokkal, melyek a rendszeren 2 – 3 évenként megtartott World Radiocommunication Conference (Rádiókommunikációs Világ Tanácskozás) Záróokmányában jelennek meg. Az ITU folyamatban lévő ügyeiről - mivel azok kihatással vannak a légiközlekedésben használt rádióberendezések frekvencia használatára - a "Radio Frequency Spectrum Requirements for Civil Aviation" (Polgári Légiforgalmi Rádiófrekvencia-tartomány Követelményeinek Kézikönyve) tartalmaz további információkat, beleértve az ICAO jóváhagyott hivatalos célkitűzéseiről, álláspontjáról szóló hivatalos kiadványt is (Doc 9718).

1.1 Szolgáltatok

Aeronautical broadcasting service - Légiforgalmi rádióadó szolgálat.

A léginavigációval kapcsolatos tájékoztatások adására létesített rádióadó szolgálat.

Aeronautical fixed service (AFS) - Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat.

Távközlési szolgálat meghatározott állandóhelyű pontok között, amelyet elsősorban a léginavigáció biztonsága és a légiforgalmi szolgáltatások rendszeres, hatékony és gazdaságos üzemelése céljából nyújtanak.

Aeronautical fixed telecommunication network (AFTN) - Légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózat.

Légiforgalmi állandóhelyű áramkörök világméretű rendszere, amely a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat részét képezi, és amelyet az azonos vagy kompatibilis kommunikációs jellemzőkkel rendelkező

légiforgalmi állandóhelyű állomások közötti közlemény- és/vagy digitális adatsere céljából hoztak létre.

Aeronautical mobile service (RR S1.32) - *Légiforgalmi mozgó szolgálat (RR S1.32)*. Mozgó szolgálat légiforgalmi állomások és légi jármű-állomások között, vagy légi jármű-állomások között, amelyben mentőtutaj-állomások is részt vehetnek; a kényszerhelyzeti helymeghatározó rádió-irányjeladó állomások szintén részt vehetnek ebben a szolgálatban a kijelölt vész- és kényszerhelyzeti frekvenciákon.

Aeronautical mobile (R) * R - Route = Útvonal

* **service (RR S1.33)** - *Légiforgalmi mozgó "R"* szolgálat (RR S1.33)*. Olyan légiforgalmi mozgó szolgálat, amelyet a repülések biztonságával és rendszerességével kapcsolatos rádiólevelezés céljára tartanak fenn, elsősorban az nemzeti és nemzetközi polgári légiútvonalakon.

Aeronautical mobile-satellite service (RR S1.35)- *Légiforgalmi mozgó-műholdas szolgálat (RR S1.35)*

Olyan mozgó-műholdas szolgálat, amelyben a mozgó földi állomások, légi járművek fedélzetén találhatók. A mentőtutaj-állomások és a kényszerhelyzeti helymeghatározó rádió-helyjeladó állomások szintén részt vehetnek ebben a szolgálatban.

Aeronautical mobile-satellite (R) * R - Route = Útvonal

* **service (RR S1.36)**- *Légiforgalmi mozgó-műholdas "R"* szolgálat (RR S1.36)*. Olyan légiforgalmi mozgó-műholdas szolgálat, amelyet a repülések biztonságával és rendszerességével kapcsolatos rádiólevelezésre tartanak fenn, elsősorban a nemzeti és nemzetközi polgári légiútvonalakon.

Aeronautical radio navigation service (RR S1.46) - *Légiforgalmi rádió navigációs szolgálat (RR S1.46)*.

A légi járműveken történő felhasználásra, azok hatékony és biztonságos üzemelése érdekében nyújtott rádió navigációs szolgálat.

Megjegyzés. - Referenciaképpen, valamint a légiforgalmi rádió navigációs szolgálat fenti meghatározásának jobb megértése végett hivatkozunk az alábbi Rádió szabályzatokra: RR S1.10 Rádió navigáció: Navigáció céljára használt rádió-helymeghatározás, beleértve az akadályokra történő figyelmeztetést is.

RR S1.9 Rádió-helymeghatározás : *Egy tárgy helyzetének, sebességének és/vagy egyéb jellemzőinek meghatározása, vagy ezekre a paraméterekre vonatkozó információ megszerzése, a rádió hullámok terjedési tulajdonságainak felhasználásával.*

Aeronautical telecommunication service - *Légiforgalmi távközlési szolgálat*. Bármely légiforgalmi céllal nyújtott távközlési szolgálat.

International telecommunication service - *Nemzetközi távközlési szolgálat*. Távközlési szolgálat különböző Államok hivatalai vagy állomásai között, vagy olyan mozgó állomások között, amelyek különböző Államokhoz tartoznak, vagy különböző Államokban vannak.

1.2 Állomások

Aerodrome control radio station - *Repülőtéri légiforgalmi irányítás rádióállomása*. A repülőtéri irányítótorony és a légi járművek, vagy mozgó légiforgalmi állomások közötti rádiólevelezést biztosító állomás.

Aeronautical fixed station - *Légiforgalmi állandóhelyű állomás*.

A légiforgalmi állandóhelyű szolgálat állomása.

Aeronautical station (RR SI.81) - Légitforgalmi állomás (RR SI.81).

A légitforgalmi mozgó szolgálat földi állomása. Bizonyos esetekben a légitforgalmi állomás lehet például hajó fedélzetén, vagy tengeri bója fedélzetén is.

Aeronautical telecommunication station - Légitforgalmi távközlési állomás.

A légitforgalmi távközlési szolgálat állomása.

AFTN communication centre - AFTN kommunikációs (távközlési) központ.

Olyan AFTN állomás, amelynek elsődleges feladata a hozzá kapcsolt további AFTN állomásoktól (vagy állomásoknak) az AFTN forgalmazás átjátszása (közvetítése), vagy ismételt feladása.

AFTN destination station - AFTN célállomás.

Az az AFTN állomás, amelynek a közleményt és/vagy digitális adatokat megküldték, feldolgozásra, illetve a címzettnek történő kézbesítésre.

AFTN origin station - AFTN feladó állomás.

Az az AFTN állomás, amely a közleményt és/vagy digitális adatokat elfogadta ahhoz, hogy az AFTN hálózaton keresztül továbbítsa.

AFTN station - AFTN állomás.

Olyan állomás, amely a légitforgalmi állandóhelyű távközlési hálózat (AFTN) részét képezi és akként is üzemel, egy Állam fennhatósága vagy ellenőrzése alatt.

Air-ground control radio station - Levegő-föld irányítási rádióállomás.

Olyan légitforgalmi távközlési állomás, amelynek elsődleges feladata egy adott területen belül a légitjárművek üzemeltetésével és irányításával kapcsolatos kommunikáció kezelése.

Aircraft station (RR SI.83) - Légitjármű-állomás (RR SI.83)

A légitforgalmi mozgó szolgálat mozgó állomása, amely nem mentőtutaj-állomás, és amely légitjármű fedélzetén van elhelyezve.

Communication centre - Kommunikációs központ.

Légitforgalmi állandóhelyű állomás, amely a hozzá közvetlenül kapcsolódó több más légitforgalmi állandóhelyű állomástól (vagy állomásnak) a távközlési forgalmazás átjátszását (közvetítését), vagy ismételt feladását végzi.

Mobile surface station - Mozgó földi állomás.

A légitforgalmi távközlési szolgálatban résztvevő állomás, amely nem légitjármű-állomás, és amelyet mozgás közbeni, vagy előre nem meghatározott pontokon történő megállás közbeni használatra szánnak.

Network station - Hálózati állomás.

Rádiótávbeszélő hálózat részét képező légitforgalmi állomás.

Radio direction finding (RR SI.12) - Rádió-iránymérés (RR SI.12).

Rádió helymeghatározás, amelynek során rádióhullámok vételét használják fel egy állomás, vagy objektum irányának meghatározására.

Radio direction-finding station (RR SI.91) - Rádió iránymérő állomás (RR SI.91) Rádió-iránymérést végző rádió helymeghatározó állomás.

Megjegyzés: A rádió-iránymérés légiforgalmi alkalmazása a légiforgalmi navigációs szolgálat körébe tartozik.

Regular station - Illetékes állomás.

Az az állomás, amelyet rendes körülmények között az útvonal levegő-föld rádiótávbeszélő hálózatát alkotó állomások közül kiválasztottak arra, hogy a légi járművekkel összeköttetést tartson vagy azok adását vegye.

Tributary station - Alárendelt állomás.

Egy légiforgalmi állandóhelyű állomás, amely kaphat és küldhet közleményeket és/vagy digitális adatokat, de amely nem végez átjátszást, kivéve hasonló állomások kiszolgálása céljából, amelyek rajta keresztül lettek egy kommunikációs központhoz kapcsolva.

1.3 Összeköttetési módszerek

Air-ground communication - Levegő-föld összeköttetés.

Kétirányú összeköttetés a légi járművek és a föld felszínén található állomások, vagy helyszínek között.

Air-to-ground communication - Levegő-föld irányú összeköttetés.

Egyirányú összeköttetés a légi járművektől a föld felszínén található állomások vagy helyszínek felé.

Blind transmission - Vak-adás.

Egy állomás adása egy másik állomásnak olyan körülmények között, amikor kétirányú összeköttetést nem sikerült létrehozni, de feltételezik, hogy a hívott állomás képes venni az adást.

Broadcast - Általános adás.

A léginavigációval kapcsolatos tájékoztatások adása, amelyet nem egy konkrét állomásnak vagy állomásoknak címeznek.

Duplex - Duplex.

Olyan összeköttetés, amelyen keresztül két állomás között egyidejűleg mindkét irányban folyhat távközlés.

Ground-to-air communication - Föld-levegő irányú összeköttetés.

Egyirányú összeköttetés a föld felszínén található állomásoktól vagy helyszínektől a légi járművek felé.

Interpilot air-to-air communication - Légi járművezetők közötti levegő-levegő összeköttetés.

Kétirányú összeköttetés egy kijelölt levegő-levegő csatornán, mely lehetővé teszi a távoli, vagy óceáni területek fölött repülést végző, a VHF földi állomások hatótávolságán kívül eső légi járművek számára, hogy egymás közt kicserélhessék a szükséges üzemeltetési információkat és elősegítsék az üzemeltetési problémák megoldását.

Non-network communication - Hálózaton kívüli összeköttetés.

Rádiótávbeszélő összeköttetés, melyet a légiforgalmi mozgó szolgálat egy állomása hajt végre, de amelyet nem egy rádiótávbeszélő hálózat részeként hajtanak végre.

Radiotelephony network - Rádiótávbeszélő hálózat

Légiforgalmi rádiótávbeszélő állomások egy csoportja, amelyek ugyanazon csoportba tartozó rádiófrekvenciákon üzemelnek és figyelnek, és amelyek egy meghatározott módon segítik egymást abban, hogy biztosítsák a levegő-föld összeköttetés maximális megbízhatóságát és a levegő-föld forgalmazás elosztását.

Readback - Visszaolvasás

Egy eljárás, amely szerint a vevő állomás visszaismétli a vett közleményt, vagy annak egy megfelelő részét az adó állomásnak, abból a célból, hogy megerősítést nyerjen a közlemény pontos vételéről.

Simplex - Szimplex

Egy módszer, melyben két állomás között egyszerre csak egy irányban folyhat távközlés.

Telecommunication (RR SI.3) – Távközlés (RR SI.3)

Bármilyen jellegű jelek, jelzések, írások, képek és hangok, vagy bármiféle tartalom (átvitt jelé) továbbítása, kisugárzása, vagy vétele vezetéken keresztül, rádióhullámok útján, optikai módon, vagy egyéb elektromágneses rendszerek segítségével.

1.4 Iránymérés

Homing - Iránykeresés, célra repülés

Eljárás, melyben egy rádióállomás iránymérő berendezését használják egy másik rádióállomás adásának felhasználásával, ahol legalább az egyik állomás mozgó állomás, és ahol a mozgó állomás folyamatosan halad a másik állomás felé.

Radio bearing - Rádió-irányszög.

Egy meghatározott elektromágneses hullámforrás látszólagos iránya és egy vonatkoztatási irány közötti szög, ahogy azt egy rádió-iránymérő állomás meghatározta. Földrajzi rádió-irányszögről (true radio bearing) beszélünk akkor, ha a vonatkoztatási irány a földrajzi Észak. Mágneses rádió-irányszögről (magnetic radio bearing) beszélünk akkor, ha a vonatkoztatási irány a mágneses Észak.

1.5 Táv gépi rő rendszerek

Automatic relay installation - Automatikus átjászó állomás.

Olyan táv gépi rő berendezés (állomás), ahol automatikus berendezést alkalmaznak a közlemények átvitelére a bejövő és a kimenő vonalak között.

Megjegyzés: Ez a megnevezés magába foglalja a teljesen automatikus és a fél-automatikus állomásokat is.

Fully automatic relay installation - Teljesen automatikus átjászó állomás.

Olyan táv gépi rő berendezés (állomás), ahol egy bejövő közlemény közvetítési feladatainak értelmezése és az ebből következően szükséges kapcsolatok létrehozása - a közlemény újra-feladása céljából -, valamint minden egyéb rendes átjászási tevékenység automatikusan történik, ezért kezelői beavatkozásra - a felügyeletet kivéve - nincs szükség.

Message field - Közleménymező.

Egy közlemény valamely kijelölt része, amely meghatározott adatelemeket tartalmaz.

Semi-automatic relay installation - Félautomata átjászó állomás.

Olyan táv gépi rő állomás, ahol egy bejövő közlemény közvetítési feladatainak értelmezéséhez és az ebből következően szükséges kapcsolatok létrehozásához - a közlemény újra-feladása céljából - kezelő személy beavatkozása szükséges, de ahol az átjászással kapcsolatos minden egyéb rendes tevékenység automatikusan történik.

Teletypewriter tape - Táv gépi rő szalag.

Az a szalag, amelyen a jeleket az ötegységes Start-Stop kód segítségével, teljesen elválasztott perforációval (Chad Type) vagy részlegesen elválasztott perforációval (Chadless Type) rögzítik, távgépíró vonalakon történő továbbítás céljából.

"Torn-tape" relay installation - Kézi ("tépett szalagos") átjátszó állomás.

Olyan telex állomás, amelyben a közleményeket telex szalag formájában veszik és játsszák át, és ahol az átjátszással kapcsolatos minden tevékenységhez a kezelő beavatkozása szükséges.

1.6 Ügynökségek

Aeronautical telecommunication agency - Légiforgalmi távközlési ügynökség.

Egy ügynökség, amely a légiforgalmi távközlési szolgálat egy vagy több állomásának üzemeltetéséért felelős.

Aircraft operating agency - Légijármű-üzemeltető ügynökség (járató).

Az a személy, szervezet vagy vállalkozás, amely egy légijármű üzemeltetésével foglalkozik, vagy arra ajánlkozik.

1.7 Frekvenciák

Primary frequency - Elsődleges frekvencia.

Az a kijelölt rádiótávbeszélő frekvencia, amelyet egy légijármű elsődlegesen használhat a levegő-föld kommunikációra egy rádiótávbeszélő hálózatban.

Secondary frequency - Másodlagos frekvencia.

Az a kijelölt rádiótávbeszélő frekvencia, amely levegő-föld kommunikáció céljából egy légijármű részére tartalékként áll rendelkezésre egy rádiótávbeszélő hálózatban.

1.8 Adatkapcsolati összeköttetések

Controller-pilot data link communications (CPDLC) – Légiforgalmi Irányító és Légijárművezető Közötti Digitális Adatcsere (CPDLC)

A légiforgalmi irányító és a légijárművezető közötti távközlési módszer, ahol az ATC közleményeket adatátviteli összeköttetés segítségével továbbítják..

Current data authority – Az Adatkapcsolatot Jelenleg Biztosító Egység

Egy olyan kijelölt földi rendszer, melyen keresztül a Légiforgalmi irányítás – légijárművezető közötti adatkapcsolati összeköttetési (CPDLC) párbeszéd létrehozása megengedett a pilótakabin és az adott légijármű irányításáért pillanatnyilag felelős légiforgalmi irányító között.

Downstream data authority – A Soronkövetkező Adatkapcsolatot Biztosító Egység

Egy, a jelenlegi adatkapcsolati egységtől különböző, kijelölt földi rendszer, amelyen keresztül a légijárművezető összeköttetésbe léphet egy illetékes ATC (Légiforgalmi Irányító) egységgel, abból a célból, hogy egy későbbi engedélyt szerezhessen.

Next data authority – Az Adatkapcsolatot Legközelebb Biztosító Egység

Az a földi rendszer, amelyet az Adatkapcsolatot Jelenleg Biztosító Egység jelöl ki, abból a célból, hogy a későbbi összeköttetés és irányítás átadás megtörténhessen.

1.9 Vegyes meghatározások

Aeronautical fixed circuit - Légitforgalmi állandóhelyű távközlési áramkör.

A légitforgalmi állandóhelyű szolgálat (AFS) részét képező áramkör.

Aeronautical fixed telecommunication network circuit - Légitforgalmi állandóhelyű távközlési hálózati (AFTN) vonal.

A légitforgalmi állandóhelyű távközlési hálózat (AFTN) részét alkotó vonal.

Aeronautical telecommunication log - Légitforgalmi távközlési napló.

Egy légitforgalmi távközlési állomás tevékenységéről készült feljegyzések.

Air-report - Légi jelentés (AIREP jelentés).

Levegőben lévő légitjárműtől származó jelentés, amelyet a helyzetjelentésekre és az operatív és/vagy meteorológiai jelentésekre vonatkozó követelményeknek megfelelően állítottak össze.

Megjegyzés. - Az AIREP úrlap ismertetését a PANS – RAC (Doc 4444) tartalmazza.

Altitude - Tengerszint feletti magasság.

Egy felületnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgynak a közepes tengerszinttől mért függőleges távolsága.

ATS direct speech circuit - A Légitforgalmi Szolgálatok (ATS) közvetlen beszéd-üzemű vonala.

A légitforgalmi állandóhelyű szolgálat (AFS) távbeszélő-összeköttetési vonala, amely a légitforgalmi szolgálatok (ATS) egységei közötti közvetlen információ cserére szolgál.

Automatic telecommunication log - Automatikus távközlési napló (állomásnapló).

Egy légitforgalmi távközlési állomás tevékenységéről elektronikus, vagy mechanikus eszközökkel készített feljegyzések.

Flight level - Repülési szint.

Egy azonos légnyomású pontokból álló felület (nyomásfelület), amelyet egy pontosan meghatározott nyomású referenciaszinthez, az 1013,2 hPa-hoz viszonyítanak, és amelyet a többi ilyen felületektől meghatározott légnyomás intervallumok választanak el.

1. Megjegyzés. - Egy barometrikus (nyomás-értéken alapuló) magasságmérő, melyet a Nemzetközi Egyezményes Légkörnek megfelelően kalibrálnak:

a) ha a **QNH** (Tengerszintre Átszámított Légnyomás) referencia nyomás-értéket állítják be rajta, akkor **Tengerszint feletti magasságot (Altitude)** mér;

b) ha a **QFE** referencia nyomás-értéket állítják be rajta, akkor a **Magasságot (Height)** a QFE referencia szint felett méri;

c) ha az 1013,2 hPa referencia nyomásértéket állítják be rajta, akkor használatával a **Repülési Szinteket (Flight level)** lehet mérni.

2. Megjegyzés. - Az előbbi első megjegyzésben használt "**Magasság**" ("**Height**") és "**Tengerszint feletti magasság**" ("**Altitude**") inkább Barometrikus Magasságot és Tengerszint Feletti Magasságot jelent, mint geometriait.

Frequency channel - Frekvencia-csatorna.

A frekvencia-spektrum egy összefüggő, folytonos része, amely egy meghatározott rádiósugárzás fajta felhasználásával adattovábbításra, átvitelre alkalmazható.

Megjegyzés. - A adásfajták osztályozását és az egyes átvitel-típusokhoz megfelelő frekvencia spektrum-tartományokról szóló információkat (sáv szélességeket) az ITU Rádiószabályzat S2 cikkelye és az S1 Függelék tartalmazza.

Height - Magasság (föld feletti).

Egy felületnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgynak egy meghatározott referenciaszinttől mért függőleges távolsága.

Human performance - Emberi teljesítőképesség

Az emberi képességek és ezeknek a képességeknek a korlátai, melyek hatással vannak a légitörlekedés üzemeltetésének biztonságára és hatékonyságára.

Location indicator – Helységnev-kód.

Az ICAO által előírt szabályoknak megfelelően kialakított négybetűs kódcsoport, amelyet egy légitöralmi állandóhelyű állomás helységnevéhez rendelnek hozzá.

Meteorological operational channel - Meteorológiai operatív csatorna.

A légitöralmi állandóhelyű szolgálat (AFS) egy csatornája, amelyet a légitöralmi meteorológiai tájékoztatások cseréjére használnak.

Meteorological operational telecommunication network - Meteorológiai operatív távközlési hálózat.

Meteorológiai operatív csatornák integrált rendszere, amely a légitöralmi állandóhelyű szolgálat (AFS) részét képezi, és amely légitöralmi meteorológiai tájékoztatások cseréjére szolgál a hálózaton belüli légitöralmi állandóhelyű állomások között.

Megjegyzés. - Az "integrált" szó olyan üzemmódot jelent, amely lehetővé teszi, hogy a hálózaton belüli állomások az információkat az előzetesen megállapított menetrend szerint tudják adni és venni.

NOTAM - NOTAM.

Bármely légitöralmi berendezés, szolgálat, eljárás létesítéséről, állapotáról, változásáról, vagy veszély fennállásáról szóló értesítés, amelynek idejében való ismerete elengedhetetlenül szükséges a repülésben érdekelt személyzet részére. Az értesítés szétosztása távközlési eszközökkel történik.

Operational control communications – Repülésüzemi Felügyeleti Összeköttetések

Olyan összeköttetések, amelyek egy repülés megkezdése, folytatása, átirányítása vagy befejezése fölötti felügyelet gyakorlásához szükségesek, a légitöralmi biztonsága, valamint a repülés rendszeressége és hatékonysága érdekében.

Megjegyzés. - Az ilyen összeköttetések általában a légitöralmi és a légitöralmi üzemeltető ügynökség közötti közleményváltásokhoz szükségesek.

Route segment - Útvonalszakasz

Egy útvonal vagy egy útvonal része, amelyet általában közbenső leszállás nélkül repülnek végig.

Routing Directory - (Közlemény) továbbítási útvonal lista

Egy távközlési központban található lista, amely minden egyes címzethez hozzárendeli a használandó kimenővonalat.

SNOWTAM - SNOWTAM

Különleges NOTAM sorozat, amely a mozgási területen található - veszélyt jelentő - hó, jég, latyak, vagy hóval, latyakkal és jéggel kapcsolatosan keletkező állóvizek okozta körülmények jelenlétéről, vagy eltakarításáról tájékoztat egy erre meghatározott kód-rendszer segítségével.

Szándékosan üresen hagyott oldal!

2. FEJEZET: A NEMZETKÖZI LÉGIFORGALMI TÁVKÖZLÉSI SZOLGÁLATRA VONATKOZÓ ADMINISZTRATÍV ELŐÍRÁSOK

2.1 A szolgálat felosztása

A nemzetközi Légiforgalmi Távközlési Szolgálatot négy részre kell felosztani:

- 1) Légiforgalmi Állandóhelyű Szolgálat (AFS)
- 2) Légiforgalmi Mozgó Szolgálat (AMS)
- 3) Légiforgalmi Rádió navigációs Szolgálat (ARNS)
- 4) Légiforgalmi Rádióadó Szolgálat (ABS)

2.2 Távközlés - hozzáférés

Az összes légiforgalmi távközlési állomást, beleértve azokat a végberendezéseket és közbenső berendezéseket is, amelyek egy Légiforgalmi Távközlési Hálózat (ATN) részét alkotják, meg kell védeni az illetéktelen közvetlen hozzáféréstől és táveléréstől.

2.3 Üzemidő

2.3.1 Az Illetékes Hatóság az ellenőrzése alá tartozó, a Nemzetközi Légiforgalmi Távközlési Szolgálat részét képező állomások és irodák szokásos üzemidejéről köteles tájékoztatni azokat a légiforgalmi távközlési képviselőket, melyeket a többi érintett hivatal az erről szóló tájékoztatások vételére kijelölt.

2.3.2 Amikor ez szükséges és, az Illetékes Hatóság a szokásos üzemidő változásáról köteles tájékoztatni azokat a légiforgalmi távközlési képviselőket, melyeket a többi érintett hivatal az erről szóló tájékoztatások vételére kijelölt, mielőtt ezek a változások hatályba lépnének. Az ilyen változásokat, amikor szükséges, NOTAM-ban is közzé kell tenni.

2.3.3 Ha a nemzetközi légiforgalmi távközlési hálózat egy állomása, vagy egy légi jármű üzemeltetést végző szervezet képviselője változtatást kér egy másik állomás üzemidejében, akkor az ilyen változtatást a lehető leghamarabb kell kérelmezni, miután a változtatás szükségessége ismertté vált. A változtatást kérő állomást, vagy a légi jármű üzemeltetést végző szervezet képviselőjét minél hamarabb tájékoztatni kell kérésének eredményéről.

2.4 Felügyelet

2.4.1 Minden államnak ki kell jelölnie azt a hatóságot, mely felelősséggel tartozik azért, hogy a nemzetközi Légiforgalmi Távközlési Szolgálat az ezen Anex-ben található eljárásoknak megfelelően üzemeljen.

2.4.2 **Ajánlás** – *Az itt található eljárások alkalomszerűen előforduló megsértését, amikor az nem súlyos, lehetőleg az érintett felek közötti közvetlen kapcsolattal kell lerendezni, akár levelezés, akár személyes találkozás útján.*

2.4.3 Amikor egy állomás ezen eljárásokat súlyosan vagy ismételten megsérti, akkor erről az ezt észlelő hatóság éljen kifogással azon Állam 2.4.1 pont alapján kijelölt hatóságához címezve, amelyhez az állomás tartozik.

2.4.4 **Ajánlás** - *A 2.4.1 pont értelmében kijelölt hatóságok lehetőség szerint cseréljék ki egymás között információikat a távközlési, rádió navigációs, operatív és karbantartó rendszerek működéséről, a szokatlan sugárzási jelenségekről, stb.*

2.5 Felesleges, szükségtelen adások

Minden Államnak biztosítania kell, hogy a területén lévő állomások szándékosan ne sugározzanak szükségtelen vagy ismeretlen jeleket, közleményeket vagy adatokat.

2.6 Interferencia

Valamennyi hivatal, mielőtt bármely állomás számára ellenőrzések, vagy kísérletek végrehajtását engedélyezne, a káros interferencia elkerülése céljából elő kell írja, hogy az összes lehetséges elővigyázatossági intézkedést tegyék meg, például a frekvencia vagy az adásidő gondos megválasztását, valamint a sugárzási energia csökkentését, vagy ha lehetséges, elnyomását. A ellenőrzések vagy kísérletek eredményeként jelentkező káros interferenciát minél hamarabb meg kell szüntetni.

Szándékosan üresen hagyott oldal!

3. FEJEZET: A NEMZETKÖZI LÉGIFORGALMI TÁVKÖZLÉSI SZOLGÁLAT ÁLTALÁNOS ELJÁRÁSAI

3.1 Általános rész

Az ebben a fejezetben leírt eljárások általános természetűek, és értelemszerűen - ahol megfelelő - az ebben a kötetben található más fejezetekre is alkalmazni kell őket

Megjegyzés. - Az érintett szolgálatokra vonatkozó részletes eljárásokat a 4., 5., 6., 7. és 8. fejezetek tartalmazzák.

3.2 Üzemidő meghosszabbítása; valamint az állomások bezárása

3.2.1 A nemzetközi légitforgalmi távközlési szolgálat állomásainak rendes üzemidejüket szükség szerint meg kell hosszabbítaniuk, úgy, hogy a repülések üzemeltetéséhez szükséges forgalmazást biztosíthassák.

3.2.2 Mielőtt egy állomás bezárna, szándékát közölnie kell az összes olyan állomással, mellyel közvetlen össze- kötöttségben áll, meg kell erősítse, hogy nincs szükség üzemidejének meghosszabbítására, valamint közölnie kell az ismételt nyitásának időpontját, ha ez a normál üzemidejétől eltérő.

3.2.3 Ha az állomás rendszeres jelleggel egy közös vonalon lévő hálózatban működik, akkor zárási szándékát vagy az ellenőrzőállomásnak, vagy ha ilyen nincs, akkor a hálózatban található összes többi állomásnak be kell jelentenie. Ezután még két percig figyelésen kell maradnia, és csak akkor zárhat be, ha közben nem kapott hívást.

3.2.4 Ha egy nem folyamatos üzemben dolgozó állomás kényszerhelyzeti, sürgősségi, jogellenes beavatkozással vagy elfogással kapcsolatos forgalmazással van elfoglalva, vagy várhatóan ilyen forgalmazásban fog részt venni, akkor rendes üzemidejét meg kell hosszabbítani, hogy biztosíthassa ezen összeköttetések alátámasztását.

3.3 Közlemények elfogadása, feladása és kézbesítése

3.3.1 A légitforgalmi távközlési szolgálat csak a 4.4.1.1 pontban meghatározott feltételeknek megfelelő közleményeket fogadhat el továbbításra.

3.3.1.1 A közlemény elfogadhatóságának megállapítása annak az állomásnak a felelőssége, ahol a közleményt továbbításra benyújtották.

3.3.1.2 Miután a közleményt elfogadhatónak ítélték, akkor az elsőbbségi besorolásának (prioritásának) megfelelően kell továbbítani, átjátszani és/vagy kézbesíteni, megkülönböztetés, vagy indokolatlan késleltetés nélkül.

3.3.1.3 **Ajánlás.** – *Egy közleményt átjátszó bármely állomást felügyelő hatóság lehetőleg nyújtson be kifogást egy későbbi időpontban a közleményt továbbításra átvevő állomást felügyelő hatóság felé, ha olyan közleményt talált, amelyet elfogadhatatlannak ítélt.*

3.3.2 Csak az olyan közlemények fogadhatók el továbbításra, amelyek a légitforgalmi távközlési szolgálat részét képező állomásnak szólnak, kivéve, ha az érintett távközlési hatósággal erről külön megegyezést kötöttek.

3.3.2.1 Egy közleményt, melyet két vagy több címre küldenek, akár ugyanazon állomáson belül találhatók ezek a címek, akár különböző állomásokon, a 4.4.3.1.2.3 pontban leírtak betartásával egyetlen közleményként kell elfogadni.

3.3.3 A légitforgalmi üzemeltető ügynökség (járató) számára kezelt közlemények csak akkor fogadhatók el, ha azokat a távközlési állomásnak az illető ügynökség erre felhatalmazott képviselője nyújtja be az ide vonatkozóan előírt formában, vagy abban az esetben, ha a közleményt az ügynökségtől egy jogosítással rendelkező vonalon keresztül kapják.

3.3.4 A Légitforgalmi Távközlési Szolgálat minden állomása számára, mely állomásról egy vagy több légitforgalmi üzemeltető ügynökségnek (járatónak) közleményeket kézbesítenek, minden légitforgalmi üzemeltető ügynökség számára ki kell jelölni egy egyedüli irodát, a légitforgalmi távközlési ügynökség és az érintett légitforgalmi üzemeltető ügynökség közötti megállapodás alapján.

3.3.5 A Nemzetközi Légiforgalmi Távközlési Szolgálat állomásainak feladata az általuk kiszolgált repülőter(ek) határára belül található címzet(tek)nek a közlemények kézbesítése, továbbá ezeken a határokon kívül csak azon címzet(tek)nek, melyek erre külön megállapodást köthettek az érintett hivatallal.

3.3.6 A közleményeket vagy írásban, vagy más egyéb állandó formában kell kézbesíteni, ahogy azt a hatóság előírta.

3.3.6.1 **Ajánlás.** - *Abban az esetben, ahol a közlemények kézbesítésére telefon-, vagy hangos beszélő rendszert használnak - hangrögzítési lehetőség nélkül -, a közleményt lehetőség szerint minél hamarabb írásban is adják át, a kézbesítés hitelesítéséeként.*

3.3.7 Azokat a közleményeket, amelyeket egy, a levegőben lévő légi jármű a légiforgalmi mozgó szolgálat részeként adott fel, és amelyeket a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózaton keresztül kell továbbítani - a közlemény kézbesítésének teljesítése érdekében - a légiforgalmi távközlési állomás az AFTN-en történő feladás előtt, alakítsa azt át a 4.4.2 pontban előírt közlemény-formátumba.

3.3.7.1 Azokat a közleményeket, amelyeket egy, a levegőben lévő légi jármű a légiforgalmi mozgó szolgálat részeként adott fel, és amelyeket a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat segítségével, de nem az AFTN vonalon keresztül kell továbbítani, a légiforgalmi távközlési szolgálat állomása szintén dolgozza fel újra a 4.4.2 pontban előírt formátumba; kivételt képez, ha a 3.3.5 pont előírásai szerint, a légi járművekről származó közlemények előzetesen meghatározott szétosztása érdekében előzetes és más intézkedések történtek a légiforgalmi távközlési ügynökség és az érintett légi jármű-üzemeltető ügynökség között.

3.3.7.2 A levegőben lévő légi járműtől származó, konkrét címzés nélküli közleményeket (beleértve a légi jelentéseket is), ha azok meteorológiai tájékoztatást tartalmaznak, késedelem nélkül továbbítani kell a vétel helyével összeköttetésben lévő, társult meteorológiai hivatalnak.

3.3.7.3 A levegőben lévő légi járműtől származó, konkrét címzés nélküli közleményeket (beleértve a légi jelentéseket is), ha azok a légiforgalmi szolgálatokkal kapcsolatos tájékoztatást tartalmaznak, késedelem nélkül továbbítani kell a közleményt vevő távközlési állomással összeköttetésben lévő, együttműködő légiforgalmi szolgálati egységnek.

3.3.7.4 **PANS** (Légiforgalmi Szolgálatok Eljárásai) - *A légi jelentések AIREP formátumban történő leírásakor az ICAO által erre a célra jóváhagyott adatszabályokat kell alkalmazni, amikor az csak lehetséges.*

Megjegyzés. - *A légi jelentések összeállítására vonatkozó előírásokat, beleértve az adatszabályokat is, valamint azt, hogy az ilyen jelentések elemeit milyen sorrendben és formátumban kell a légi jármű-állomásoknak leadniuk, valamint a légiforgalmi állomásoknak rögzíteniük és újra feladniuk, a PANS-ATM (Doc 4444) tartalmazza.*

3.3.7.5 **PANS** (Légiforgalmi Szolgálatok Eljárásai) - *Ha az AIREP formában lévő légi jelentéseket távgépíró eszközzel kell továbbítani (beleértve a telexet is), akkor a továbbított szövegnek olyannak kell lennie, ahogy azt a 3.3.7.4 pontban leírásra került*

3.4 Az idő rendszer

3.4.1 A Légiforgalmi Távközlési Szolgálat valamennyi állomásának az Egyeztetett Világ-időt (UTC - Universal Co-ordinated Time) kell használnia. Az éjféli időpontot, ha ez a nap végét jelzi, 2400-val, ha a

nap kezdetét jelzi, 0000-val kell leírni.

3.4.2 A dátum-idő csoport hat számjegyből áll; az első kettő a hónap napja, az utolsó négy számjegy pedig az órák és percek UTC-ben.

3.5 Az összeköttetés, forgalmazás rögzítése

3.5.1 Általános rész

3.5.1.1 A Légiforgalmi Távközlési Szolgálat minden állomásán írásos vagy automatikus távközlési naplót kell vezetni, a légi jármű-állomást kivéve, amikor az rádiótávbeszélő berendezést használ a közvetlen összeköttetésre egy légi forgalmi állomással, akkor nem kell távközlési naplót vezetnie.

Megjegyzés. - A távközlési napló védelemként szolgál, abban az esetben, ha a kezelő szolgálati tevékenységét kivizsgálás alá kéne vonni. Ez jogi bizonyítékként is használható.

3.5.1.1.1 **Ajánlás.** - A légi forgalmi állomásoknak a közleményeket a vétel után lehetőleg rögtön fel kell jegyezniük, kivéve, ha egy kényszerhelyzet során a folyamatos kézi feljegyzés késedelmet okozna az összeköttetésben, akkor a közlemények feljegyzését ideiglenesen meg lehet szakítani, majd a lehető legkorábbi alkalmas időpontban be kell fejezni.

Megjegyzés: - A rádió-távbeszélő összeköttetés esetében kívánatos, hogy hangrögzítés álljon rendelkezésre a kézi rögzítés szüneteltetésének idejére.

3.5.1.1.2 **Ajánlás.** - Amikor egy légi jármű-állomás fedélzetén a kényszerhelyzeti összeköttetésről, káros interferenciáról, vagy az összeköttetés megszakadásáról feljegyzést készítenek, akár egy rádiótávbeszélő naplóban, akár más módon, akkor ehhez a feljegyzéshez lehetőség szerint mellékeljék az időpontot és helyet, valamint a légi jármű repülési magasságát is.

3.5.1.2 Az írásos naplókba csak a szolgálatban lévő kezelők tehetnek bejegyzéseket, kivéve, hogy más személyek, akiknek tudomása van a bejegyzésekkel kapcsolatos tényekről, a naplóban igazolhatják a kezelői bejegyzések pontosságát.

3.5.1.3 Minden bejegyzésnek teljesnek, világosnak, pontosnak és érthetőnek kell lenni. A naplóba ne írjanak fölösleges jegyzeteket, vagy jelöléseket.

3.5.1.4 Az írásos naplókban minden szükséges javítást csak az a személy végezhet el, aki az eredeti bejegyzést írta. A javítást úgy kell elvégezni, hogy a helytelen bejegyzést egy egyenes vonallal (kézzel vagy írógéppel) áthúzza, a javítást névjelével igazolja, és feltünteti a javítás dátumát és időpontját. A javított szöveget az utolsó bejegyzés utáni következő sorba kell írni.

3.5.1.5 Az írásos vagy automatikusan rögzített távközlési naplókat legalább harminc napig meg kell őrizni. Ha a naplóra kivizsgálás, vagy vizsgálat során szükség van, akkor ennél hosszabb ideig is meg kell őket őrizni, egészen addig az időpontig, amikor nyilvánvalóvá válik, hogy nincs rájuk tovább szükség.

3.5.1.6 Az írásos naplókba az alábbi információkat kell bejegyezni:

a) az állomást üzemeltető képviselő /ügynökség/ neve;

b) az állomás azonosítója;

c) dátum;

d) az állomás nyitásának és bezárásának időpontja;

e) minden egyes kezelő aláírása, azon időpontok feltüntetésével, amikor az illető átveszi és befejezi a szolgálatot;

f) a figyelt frekvenciák felsorolása és az egyes frekvenciákon tartott felügyelet típusa (folyamatos vagy menetrend szerinti);

g) azon közbenső mechanikus átjátszó állomások kivételével, ahol ezen paragrafus előírásait nem kell betartani, fel kell jegyezni minden összeköttetést, ellenőrző adást vagy összeköttetési kísérletet, melyekben fel kell tüntetni az összeköttetés szövegét, a befejezés időpontját, azon állomások nevét, amelyekkel felvették a kapcsolatot, és a használt frekvenciát. Az összeköttetés szövegét el lehet hagyni a naplóból, ha a kezelt közlemények másolatai rendelkezésre állnak és a napló részét képezik;

h) fel kell jegyezni minden vészhelyzeti közleményt és a velük kapcsolatban tett intézkedéseket;

i) az összeköttetés körülményeinek és a felmerült nehézségeknek rövid leírását, beleértve a káros interferenciát is. Az ilyen feljegyzéseknek tartalmazniuk kell, ha ez lehetséges, azt az időpontot, amikor az interferenciát tapasztalták, annak jellemzőit, rádiófrekvenciáját, valamint a zavaró jel azonosítását;

j) az összeköttetés megszakadásának rövid leírását, amely a berendezések meghibásodása vagy egyéb hiba miatt következett be, megadva az összeköttetés szünetelésének időtartamát és a végrehajtott intézkedéseket;

k) minden egyéb kiegészítő információ leírását, amelyet a kezelő az állomás tevékenységének részeként hasznosnak tart.

3.6 A rádióösszeköttetés felvétele

3.6.1 Minden állomásnak válaszolnia kell a légiforgalmi távközlési szolgálat más állomásai által hozzá intézett hívásokra, és kérésre a közleményváltásban részt kell vennie.

3.6.2 Minden állomásnak a kielégítő szolgáltatás fenntartásához szükséges minimális teljesítménnyel kell sugározni.

3.7 Rövidítések és kódok használata

3.7.1 A nemzetközi légiforgalmi távközlési szolgálatban rövidítéseket és kódokat akkor lehet használni, amikor azok az alkalomhoz illőek, és használatuk lerövidíti, vagy másképpen segíti az összeköttetést.

3.7.1.1 Ha a közlemények szövegében az ICAO által jóváhagyottakon kívül más rövidítéseket és kódokat

is használnak, akkor a közlemény feladójának, a közleményt továbbításra elfogadó távközlési állomás kérésére, ezen állomás rendelkezésére kell bocsátania a használt rövidítések és kódok megfejtését.

Megjegyzés. - Amikor az megfelelő, az ICAO által jóváhagyott rövidítéseket és kódokat használják, például azokat, amelyek a PANS-ABC (Doc 8440-es) kiadványban szerepelnek, akkor ez a 3.7.1.1 pontban leírt előírások alkalmazásának szükségességét feleslegessé teszi.

3.8 Közlemények törlése, érvénytelenítése

3.8.1 A közleményeket a távközlési állomás csak akkor törölheti, ha a törlésre a közlemény feladója felhatalmazta.

Szándékosan üresen hagyott oldal!

4. FEJEZET: LÉGIFORGALMI ÁLLANDÓHELYŰ SZOLGÁLAT (AFS - AERONAUTICAL FIXED SERVICE)

4.1 Általános rész

4.1.1 A légiforgalmi állandóhelyű szolgálat magába kell foglalja az alább felsorolt rendszereket és alkalmazásokat, melyeket a nemzetközi légiforgalmi távközlési szolgálatban a föld-föld (azaz a pont - pont és a pont - több-pont közötti) összeköttetésekben használnak fel:

- a) A Légiforgalmi Szolgálatok (ATS) közvetlen élősavas vonalai és hálózatai;
- b) Meteorológiai üzemeltetési vonalak, hálózatok és általános adó-rendszerek;
- c) A Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat (AFTN);
- d) Az ICAO Közös Adattovábbító Hálózata (Common ICAO Data Interchange Network - CIDIN);
- e) A Légiforgalmi Szolgálatok (ATS) közleményeket kezelő szolgáltatásai; és
- f) A Központok Közötti Összeköttetés (ICC).

1. Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálatok (ATS) közvetlen élősavas vonalaira vonatkozó előírásokat a 4.2 pont foglalja magába.

2. Megjegyzés: A meteorológiai operatív vonalakat és a meteorológiai operatív távközlési hálózatokkal kapcsolatos előírásokat a 4.3 pont tartalmazza.

3. Megjegyzés: Az AFTN "tárol - és - továbbít" közlemény kézbesítő szolgáltatást nyújt szöveges közlemények átvitelére ITA-2 és IA-5 formátumban, karakter-központú eljárások felhasználásával. Az AFTN-re vonatkozó előírások a 4.4 pontban találhatók.

4. Megjegyzés: Az ICAO Közös Adattovábbító Hálózata (Common ICAO Data Interchange Network - CIDIN) közös továbbító szolgáltatást biztosít mind bináris, mind szöveges közlemények átvitelére, az AFTN és OPMET alkalmazások támogatására. A CIDIN-nel kapcsolatos eljárások szabályait a 4.5 pont tartalmazza.

5. Megjegyzés: Az ATS (Légiforgalmi Szolgálatok) Közleményeit Kezelő Szolgáltatás (ATSMSH - Air Traffic Services Message Handling Services) alkalmazásai lehetővé teszik az ATS közlemények cseréjét a szolgáltatást használók között a Légiforgalmi Távközlési Hálózaton (ATN - Aeronautical Telecommunication Network) és az Internet Összeköttetési Szolgáltatáson (ICS - Internet communication

service) keresztül. Az ATS közleményeket kezelő szolgáltatással kapcsolatos előírásokat a 4.6 pont foglalja magába.

6. Megjegyzés: A Központok Közötti Összeköttetési (ICC - inter-centre communications) alkalmazások lehetővé teszik az információ-cserét az ATS egységek között a Légiforgalmi Távközlési Hálózat (ATN - Aeronautical Telecommunication Network) felhasználásával és az Internet Összeköttetési Szolgáltatáson (ICS - Internet communication service) keresztül, az értesítés, koordináció, irányítás átadás és repüléstervezés, légtérgazdálkodás és az áramlásszabályozás támogatására. A Központok Közötti Összeköttetést érintő előírások a 4.7 pontban találhatóak.

7. Megjegyzés: A Légiforgalmi Távközlési Hálózatnak (ATN - Aeronautical Telecommunication Network) a Légiforgalmi Szolgálatok Közleményeit Kezelő Szolgáltatásai (ATSMSh - Air Traffic Services Message Handling Services) és a Központok Közötti Összeköttetés (ICC - Inter-Centre Communications) alkalmazásai lehetővé teszik a meglévő AFTN és CIDIN felhasználok és rendszerek részére, hogy az ATN rendszerébe integrálódhassanak.

4.1.2 Az AFS közlemények megengedett tartalma

Megjegyzés: A 4.1.2 pont előírásai nem vonatkoznak a Légiforgalmi Szolgálatok közvetlen beszéd-üzemű vonalain történő összeköttetésekre.

4.1.2.1 A szöveges közleményekben az alábbi karaktereket szabad használni:

Betűk: ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

Számok: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Egyéb jelek:

- (kötőjel)

? (kérdőjel)

: (kettőspont)

((nyitó zárójel)

) (záró zárójel)

. (pont, pont a mondat végén, vagy tizedes pont)

, (vessző)

' (apostroóf)

= (kettős kötőjel, vagy egyenlőségjel)

/ (törtvonal, vagy ferde zárójel)

+ (összeadásjel)

A fent felsoroltakon kívül egyéb karaktereket csak akkor szabad használni a közleményekben, ha az a szöveg megértéséhez feltétlenül szükséges. Ha egyéb jeleket is használtak, azokat pontosan meg kell határozni.

4.1.2.2 A távgépíró vonalakon keresztül történő közleményváltásra a 2. számú Nemzetközi Távíró ABC (ITA-2) alábbi jelei megengedettek:

az 1 – 3-as számú jelek

- betű- és számkészletben is

a 4-es számú jel

- csak betűkészletben

az 5-ös számú jel	- betű- és számkészletben is
a 6 – 8-as számú jelek	- csak betűkészletben
a 9-es számú jel	- betű- és számkészletben is
a 10-es számú jel	- csak betűkészletben
a 11 – 31-es számú jelek	- betű- és számkészletben is

1. *Megjegyzés: A "betűkészlet"-en és a "számkészlet"-en a készülék váltóbillentyűjével létrehozott állapotot kell érteni, amely állapotba a csatornához kapcsolt készüléket a jel vétele előtt helyezték.*

2. *Megjegyzés: A fenti jelek használatakor többek között figyelembe kell venni a 4.4.5.3 pont előírásait is.*

3. *Megjegyzés: A 4.1.2.2 pont előbb felsorolt előírásai nem kívánják megakadályozni az alábbiak használatát:*

a) *a 6, 7 és 8-as számú jelek használatát számkészletben, kétoldalú egyezmény megkötését követően, azon Államok között, amelyek közvetlenül egymáshoz kapcsolódó távközlési állomásokkal rendelkeznek,*

b) *a 10-es számú jel használatát számkészletben, elsőbbségi riasztójelzésként (lásd a 4.4.4.3 pontot); és*

c) *a 4-es számú jel használatát számkészletben, csak operatív célra, nem egy közlemény részeként.*

4.1.2.3 A távgépíró vonalakon történő közleményváltásra az 5-ös számú Nemzetközi ABC (IA-5) alábbi karakterei a megengedettek:

- a 0/1 – 0/3 közötti és a 0/7-es karakterek – az elsőbbségi riasztójelzésekben (lásd a 4.4.15.2.2.5 pontot), a 0/10, 0/11-es karakterek a záró karaktersorozatban (lásd a 4.4.15.3.12.1 pontot), a 0/13-as karakter;
- a 2/0, 2/7 – 2/9, 2/11 – 2/15-ös karakterek;
- a 3/0 – 3/10, 3/13, 3/15-ös karakterek;
- a 4/1 – 4/15-ös karakterek,
- az 5/0 – 5/10-es karakterek; és
- a 7/15-ös karakter.

Megjegyzés: A megelőző 4.1.2.3 pont előbb felsorolt előírásai nem a teljes IA-5-ös ABC használatát kívánják megakadályozni, miután az érintett Hatóságok erről megállapodtak.

4.1.2.4 Római számokat nem szabad használni. Ha egy közlemény feladója arról akarja tájékoztatni a címzettet, hogy római számokat szándékozott írni, akkor arab számokat írjon és tegye eléjük a "ROMAN" (római) szót.

4.1.2.5 Az ITA-2 kóddal leírt közlemények nem tartalmazhatják az alábbiakat:

1) egymás után, megszakítás nélkül következő 26, 3, 26 és 3-as számú jeleket, ebben a sorrendben (sem betűkészletben, sem számkészletben), ez csak a fejlécben fordulhat elő, a 4.4.2.1.1 pont előírásai szerint; és

2) egymás után, megszakítás nélkül következő négy darab 14-es számú jelet (sem betűkészletben, sem számkészletben), ez csak a záró szakaszban fordulhat elő, a 4.4.6.1 pont előírásai szerint.

4.1.2.6 Az IA-5 kóddal leírt közlemények nem tartalmazhatják az alábbiakat:

1) a 0/1 karaktert (SOH), ez csak a fejlécben fordulhat elő, ahogy az a 4.4.15.1.1 a) pont előírásaiban meghatározásra került;

2) a 0/2 karaktert (STX), ez csak a feladó sorban fordulhat elő, ahogy azt a 4.4.15.2.2.7 pont előírja;

3) a 0/3 karaktert (ETX), ez csak a záró-részben fordulhat elő, ahogy az a 4.4.15.3.12.1 pontban előírásra került;

4) egymás után, megszakítás nélkül következő 5/10, 4/3, 5/10 és 4/3 karaktereket, ebben a sorrendben (ZCZC);

5) egymás után, megszakítás nélkül következő 2/11, 3/10, 2/11, és 3/10 karaktereket, ebben a sorrendben (+:+:);

6) egymás után, megszakítás nélkül négyszer következő 4/14 karaktert (NNNN); és

7) egymás után, megszakítás nélkül négyszer következő 2/12 karaktert (,,,,).

4.1.2.7 A közlemények szövegét nyílt nyelven, vagy a 3.7 pontban előírt rövidítések és kódok használatával kell megfogalmazni. A feladó kerülje a nyílt nyelv használatát, ha a szöveg hossza megfelelő rövidítésekkel és kódokkal csökkenthető. Ne használjon olyan szavakat és kifejezéseket, amelyek nem fontosak .

4.1.2.8 Ha a közlemény feladója a közlemény szövegrészének bizonyos helyein sorigazítási kódot [$\ll\equiv$] kíván küldeni (lásd a 4.4.5.3 és 4.4.15.3.6 pontokat), akkor minden ilyen helyre ki kell írni a [$\ll\equiv$] jelsorozatot.

4.2 Légiforgalmi szolgálatok közvetlen élőszavas összeköttetései (ATS vonalak)

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálatok közvetlen élőszavas közleményváltásaival kapcsolatos előírásokat az Annex 11 - 6. fejezete tartalmazza.

4.3 Meteorológiai operatív csatornák és meteorológiai operatív távközlési hálózatok

A meteorológiai operatív csatornákon és a meteorológiai operatív távközlési hálózatokon használt eljárásoknak összeegyeztethetőeknek kell lenniük a Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat (AFTN) eljárásaival.

Megjegyzés: Az "összeegyeztethető" (kompatibilis) olyan üzemeltetési módot jelent, amely biztosítja, hogy a meteorológiai operatív csatornákon váltott közleményeket a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózaton is le lehessen adni anélkül, hogy annak káros hatása lenne a légiforgalmi állandóhelyű

távközlési hálózat működésére és fordítva.

4.4 Légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózat (AFTN)

4.4.1 Általános rész

4.4.1.1 *Közlemények kategóriái.* A 3.3 pont előírásait is figyelembe véve, a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózatnak az alábbi kategóriákba sorolható közleményeket kell kezelnie:

- a) vészhelyzeti közlemények (*distress messages*);
- b) sürgősségi közlemények (*urgency messages*);
- c) repülésbiztonsággal kapcsolatos közlemények; (*flight safety messages*)
- d) meteorológiai közlemények;
- e) a repülések rendszerességét elősegítő közlemények;
- f) a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat (AIS) közleményei;
- g) légiforgalmi adminisztrációs, igazgatási közlemények;
- h) szolgálati közlemények.

4.4.1.1.1 *Vészhelyzeti közlemények (SS sürgősségi jelzéssel).* Ebbe a kategóriába azok a közlemények tartoznak, amelyeket a mozgó állomások adnak föl, és amelyben azt közlik, hogy súlyos és közvetlen veszély fenyegeti őket, valamint minden egyéb olyan közlemény, amely a vészhelyzetben lévő mozgó állomásnak történő azonnali segítségnyújtással kapcsolatos.

4.4.1.1.2 *Sürgősségi közlemények (DD elsőbbségi jelzéssel).* Ebbe a kategóriába azok a közlemények tartoznak, amelyek egy hajó, légitársaság vagy egyéb jármű biztonságával, vagy a fedélzetén, illetve a látótávolságában lévő személy biztonságával kapcsolatosak.

4.4.1.1.3 *Repülésbiztonsági közlemények (FF elsőbbségi jelzéssel).* Ebbe a kategóriába tartoznak:
a) a légitársaságok mozgásával és irányításával kapcsolatos közlemények, ahogy azokat a PANS-ATM (Doc 4444) 10. Fejezete meghatározza;
b) a légitársaságot üzemeltető ügynökség (járató) által feladott közlemények, amelyek közvetlenül, haladék nélkül érintenek egy repülésben lévő, vagy indulni készülő légitársaságot;
c) a meteorológiai közlemények a SIGMET tájékoztatásra, a különleges légijelentésekre, az AIRMET közleményekre, a vulkáni hamufelhők és trópusi ciklonok tanácsadói információira és az előrejelzések módosításaira korlátozottak..

4.4.1.1.4 *Meteorológiai közlemények (GG elsőbbségi jelzéssel).*

Ebbe a kategóriába tartoznak:

- a) az előrejelzéseket, pl. közelkörzeti/repülőtéri előrejelzéseket (TAF-okat), területi és útvonali előrejelzéseket tartalmazó közlemények;
- b) észleléseket és jelentéseket tartalmazó közlemények, mint pl. a METAR és a SPECI.

4.4.1.1.5 *A repülések rendszerességét elősegítő közlemények (GG elsőbbségi jelzéssel).*

Ebbe a kategóriába tartoznak:

- a) légitársaságok terhelésével kapcsolatos, a súly és súlypont számításához szükséges közlemények;
- b) a légitársaságok üzemeltetési menetrendjében beálló változásokkal kapcsolatos közlemények;

- c) a légi járművek karbantartásával, szervizelésével kapcsolatos közlemények;
- d) az utasokra, személyzetre és árura vonatkozó kollektív követelmények változásával kapcsolatos közlemények, melyek a szokásos üzemeltetési menetrendtől való eltérésre vonatkoznak;
- e) a nem tervezett - szokásostól eltérő - leszállásokkal kapcsolatos közlemények;
- f) a nem menetrendszerű repülések számára a repülés előtt léginavigációs szolgálatok biztosítását és operatív kiszolgálást kérő közlemények, pl. átrepülési engedély kérése;
- g) a légi jármű-üzemeltető ügynökségek (járatók) által feladott, a légi jármű érkezését, vagy indulását jelentő közlemények;
- h) alkatrészekkel vagy anyagokkal kapcsolatos közlemények, melyekre sürgősen szükség van a légi járművek üzemeltetéséhez.

4.4.1.1.6 *Légi forgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) közleményei (GG elsőbbségi jelzéssel).*

Ebbe a kategóriába tartoznak:

- a) A NOTAM-okkal kapcsolatos közlemények;
- b) A SNOWTAM-okkal kapcsolatos közlemények.

4.4.1.1.7 *Légi forgalmi adminisztratív közlemények (KK elsőbbségi jelzéssel).*

Ebbe a kategóriába tartoznak:

- a) a légi járművek üzemeltetésének biztonsága vagy rendszeressége érdekében biztosított létesítmények üzemeltetésével, vagy fenntartásával, karbantartásával kapcsolatos közlemények;
- b) a légi forgalmi távközlési szolgálatok működésével kapcsolatos közlemények;
- c) a Polgári Légügyi Hatóságok között váltott, a légi forgalmi szolgálatokkal kapcsolatos közlemények.

4.4.1.1.8 Az információ-kérő közleményeket ugyanolyan elsőbbségi jelzéssel kell ellátni, mint amilyennel azt a közleményt látták el, amellyel kérnek, kivéve, ha a repülés biztonsága érdekében ennél magasabb prioritás indokolt.

4.4.1.1.9 *Szolgálati közlemények (megfelelő elsőbbségi jelzéssel).*

Ebbe a kategóriába tartoznak a légi forgalmi állandóhelyű állomásokról származó közlemények, amelyekben tájékoztatást vagy megerősítést kérnek más, olyan közleményekkel kapcsolatban, amelyeket a légi forgalmi állandóhelyű hálózat látszólag helytelenül továbbított, vagy amelyekkel a csatornaszámok megerősítését kérik, stb.

4.4.1.1.9.1 A szolgálati közleményeket a 4.4.2 vagy a 4.4.15 pontban előírt formában kell elkészíteni.

Amikor a 4.4.3.1.2 vagy a 4.4.15.2.1.3 pont előírásait alkalmazzák egy olyan szolgálati közleményre, amelynek címzettje egy csak helységkóddal azonosított légiforgalmi állandóhelyű állomás, akkor közvetlenül ez után a helységkód után az ICAO három-betűs "YFY" azonosítóját kell beilleszteni, amelyet egy megfelelő nyolcadik betű kövessen.

4.4.1.9.2 A szolgálati közleményeket a megfelelő elsőbbségi jelzéssel kell ellátni.

4.4.1.1.9.2.1 **Ajánlás.** - *Ha a szolgálati közlemények korábban feladott közleményekre vonatkoznak, lehetőleg ugyanazzal az elsőbbségi jelzéssel lássák el, mint az(oka)t, amely(ek)re vonatkoznak.*

4.4.1.1.9.3 Az átviteli hibákat javító szolgálati közleményeket minden olyan címzettnek meg kell küldeni, aki a hibás adást meg fogja kapni.

4.4.1.1.9.4 A szolgálati közleményre adott választ annak az állomásnak kell megcímezni, amely az eredeti szolgálati közleményt feladta.

4.4.1.1.9.5 **Ajánlás.** - *A szolgálati közlemények szövege a lehető legtömörebb legyen.*

4.4.1.1.9.6 A szolgálati közleményeket, kivéve azokat, amelyek SS közlemény vételét nyugtázzák, az SVC rövidítéssel kell azonosítani, amely a szöveg első eleme legyen.

4.4.1.1.9.7 Amikor a szolgálati közlemény egy korábban kezelt közleményre hivatkozik, akkor a korábbi közleményre a megfelelő közlemény-azonosítóval (lásd a 4.4.2.1.1 b) és 4.4.15.1.1. b) pontokat), vagy a feladási időt és a feladót jelző azonosító karaktercsoportok megadásával (lásd a 4.4.4 és a 4.4.15.2.2 pontokat) kell hivatkozni, azokkal, amelyekkel a hivatkozott közleményt egyértelműen meghatározzák.

4.4.1.2 *Elsőbbségi sorrend.*

4.4.1.2.1 A Légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózaton a közlemények továbbításának elsőbbségi sorrendje a következő:

<i>Közlemény továbbításának elsőbbségi sorrendje</i>	<i>Elsőbbségi jelzés</i>
1	SS
2	DD FF
3	GG KK

4.4.1.2.2 **Ajánlás.** *Az azonos elsőbbségi jelzéssel rendelkező közleményeket lehetőleg abban a sorrendben továbbítsák, amilyen sorrendben azokat feladásra benyújtották.*

4.4.1.3 *A közlemények továbbítási útvonalának meghatározása*

4.4.1.3.1 Minden közleményt a rendelkezésre álló leggyorsabb továbbítási útvonalon kell a címzettnek leadni.

4.4.1.3.2 A közlemény-forgalom gyorsítására, ha szükséges, előzetes megállapodásokat kell kötni a kitérő útvonalokról. Minden távközlési központnak rendelkeznie kell a megfelelő kitérő útvonal listával, amelyet az érintett távközlési központokat üzemeltető Hatóság(ok) jóváhagyott (jóváhagytak), és szükség esetén

ezeket kell használni.

4.4.1.3.2.1 **Ajánlás.**- *Kitérő továbbítási útvonalat kell választani:*

1) *egy teljesen automatizált távközlési központban:*

a) *közvetlenül a vonal megszakadásának észlelése után, ha a forgalmazást egy teljesen automatizált távközlési központon keresztül irányítják át;*

b) *a vonal megszakadásának észlelésétől számított 10 percen belül, ha a forgalmazást egy nem teljesen automatizált távközlési központon keresztül irányítják át;*

2) *egy nem teljesen automatizált távközlési központban a vonal megszakadásának észlelésétől számított 10 percen belül.*

Ott, ahol nem kötöttek előzetes kétoldalú vagy többoldalú megállapodásokat, az átirányítás szükségességéről az érintetteket szolgálati közleményben kell értesíteni.

4.4.1.3.3 Mihelyt nyilvánvalóvá válik az, hogy a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat segítségével nem lehet a közleményt elfogadható időintervallumon belül továbbítani, és amennyiben a közlemény annál az állomáson van, ahol azt benyújtották, akkor meg kell kérdezni a feladót, hogy milyen intézkedéseket tegyenek, kivéve, ha:

a) erről másképp nem egyezik meg az érintett állomás és a közlemény feladója; vagy

b) léteznek olyan megállapodások, amelyek értelmében a késedelmet szenvedő közleményeket automatikusan átirányítják a kereskedelmi távközlési szolgálatokhoz, a feladó értesítése nélkül.

Megjegyzés.- Az "elfogadható időintervallum" azt jelenti, valószínűnek látszik az, hogy a közleményt nem tudják kézbesíteni a címzettnek az érintett közlemény kategóriájára vonatkozó rögzített átviteli időintervallumon belül, vagy, ha ilyen nincs, azon időtartamon belül, amelyben a feladó és az érintett távközlési állomás előzetesen megegyezett.

4.4.1.4 *A közlemények forgalmának felügyelete*

4.4.1.4.1 *A közlemények forgalmának folytonossága.* A vevő állomásnak ellenőriznie kell a bejövő közlemények közlemény-azonosítóját, hogy meggyőződjön róla, az adott csatormán érkező összes közlemény csatorna-sorszáma a helyes sorrendben érkezik-e.

4.4.1.4.1.1 Ha a fogadó állomás azt észleli, hogy egy vagy több csatorna-sorszám hiányzik, teljes szolgálati közleményt kell, hogy küldjön (lásd a 4.4.1.1.9 pontot) az öt megelőző állomásnak, amelyben visszautasítja minden olyan üzenet vételét, amelyet a hiányzó sorszámmal/sorszámokkal adtak fel. Az ilyen szolgálati közlemény szövegének tartalmaznia kell a QTA jelzést, a MIS eljárás-jelzést, amit egy, vagy több hiányzó közlemény-azonosító követ (lásd a 4.4.2.1.1.3 és a 4.4.15.1.1.4 pontokat), valamint a szöveg vége jelet (lásd a 4.4.5.6 és a 4.4.15.3.12 pontokat).

Megjegyzés:- Az alábbi példák a fenti eljárás alkalmazását szemléltetik. A második példában az elválasztó kötőjel (-) nyílt szövegben azt jelenti, hogy valamennyitől - valameddig.

1) ha egy csatorna-sorszám hiányzik:

SVC→QTA→MIS→ABC↑123↓<≡

2) ha több csatorna-sorszám hiányzik:

SVC→QTA→MIS→ABC↑123-126↓<≡

4.4.1.4.1.1.1 Amikor a 4.4.1.4.1.1 pont előírásait alkalmazzák, a szolgálati közlemény segítségével a hiányzó közlemény(ek)ről értesített állomás újbóli felelőssége lesz azon közlemény(ek) ismételt továbbítása, amelye(ke)t már korábban a hivatkozott sorszámmal továbbított, és ez(eke)t a közlemény(eke)t új (sorrendileg helyesen következő) közlemény-azonosítóval köteles újra továbbítani. A fogadó állomásnak úgy kell szinkronizálnia, hogy a következő várható csatorna-sorszám az utolsó sikeresen vett csatorna-sorszám plusz egy legyen.

4.4.1.4.1.2 **Ajánlás.-** *Ha a fogadó állomás azt észleli, hogy egy közlemény csatorna-sorszáma kisebb a vártnál, akkor erről lehetőleg értesítse az őt megelőző állomást az alábbi szövegű szolgálati közleménnyel:*

1) az SVC rövidítés;

2) az LR eljárás-jelző, amelyet a vett közlemény-azonosító követ;

3) az EXP eljárás-jelző, amelyet a várt közlemény-azonosító követ;

4) a szöveg vége jel (ETX).

Megjegyzés:- A következő példa mutatja be a fenti eljárás alkalmazását:

SVC→LR→ABC→123→↓EXP→ABC↑135↓<≡

4.4.1.4.1.2.1 **Ajánlás.-** *Amikor a 4.4.1.4.1.2 pont előírásait alkalmazzák, a sorrenden kívüli közleményt vevő állomás lehetőleg úgy szinkronizálja a vételi sorát, hogy a következő várt csatorna-sorszám az utoljára sikeresen vett csatorna-sorszám plusz egy legyen! Az előző állomás lehetőség szerint ellenőrizze a kimenő csatorna-sorszámain, és ha szükséges, javítsa azok sorrendjét!*

4.4.1.4.2 **Eltévedt közlemények**

Megjegyzés: Egy közleményt akkor kell eltévedtnek tekinteni, ha nincs benne semmi olyan közvetlen, vagy közvetett továbbítási utasítás, amely alapján a vevő-állomás intézkedni tudna.

4.4.1.4.2.1 Ha a vevő-állomás azt észleli, hogy eltévedt közlemény került hozzá, akkor

1) vagy szolgálati közleményt küld (lásd a 4.4.1.1.9 pontot) az előző állomásnak, amelyben visszautasítja

az eltévedt közlemény vételét;

2) vagy magára vállalja a közlemény továbbítását valamennyi megjelölt címzettnek.

Megjegyzés:- Az 1)-es módszer a kézi ("tépett szalagos") átjátszó állomások esetében javasolható, vagy a folyamatos szalaggal dolgozó félautomata átjátszó-állomások esetén. A 2)-es módszer a teljesen automatikus átjátszó-állomások esetében, vagy a folyamatos szalagot nem használó félautomata állomások esetében lehet célravezető.

4.4.1.4.2.2 Amikor a 4.4.1.4.2.1 pont 1)-es alpontjának előírásait alkalmazzák, akkor a szolgálati közleménynek az SVC rövidítésből, a QTA jelzésből, az MSR eljárás-jelzésből kell állnia, melyeket az eltévedt közlemény azonosítója (lásd a 4.4.2.1.1.3 és a 4.4.15.1.1.4 pontokat) és a szöveg vége jel (lásd a 4.4.5.6 és a 4.4.15.3.12 pontokat) követ.

Megjegyzés:- Az alábbi példa a fenti eljárás alkalmazását mutatja be:

SVC→QTA→MSR→ABC↑123↓<≡

4.4.1.4.2.3 Amikor a 4.4.1.4.2.2 pont alkalmazásának következményeképpen egy feladó állomás szolgálati közlemény útján értesül róla, hogy az egyik közlemény eltévedt, akkor újra át kell vennie a közleményért a felelősséget, és szükség szerint újra fel kell adnia a helyes kimenő csatornán vagy csatornákon.

4.4.1.4.3 Ha egy vonal szakadttá válik, de alternatív lehetőségek rendelkezésre állnak, az érintett állomások kölcsönös közlemények segítségével tájékoztatják egymást az utolsó küldött és vett közlemények csatorna-sorszámáról. Az ilyen közleményváltást teljes szolgálati közlemények formájában (lásd a 4.4.1.1.9 pontot) kell végrehajtani, amelyek szövegének tartalmaznia kell az SVC rövidítést, az LR és LS eljárás-jelzéseket, amelyeket a kérdéses közlemény(ek) azonosítója követ, és a szöveg vége jel (lásd a 4.4.5.6 és a 4.4.15.3.12 pontokat).

Megjegyzés: Az alábbi példa a fenti eljárás alkalmazását szemlélteti:

SVC→LR→ABC↑123↓→LS→BAC↑321↓<≡

4.4.1.5 Az összeköttetés meghibásodása

4.4.1.5.1 Ha az összeköttetés bármely állandóhelyű vonalon meghibásodik, az érintett állomásnak - amilyen hamar csak lehetséges, -meg kell kísérelnie az összeköttetés helyreállítását.

4.4.1.5.2 **Ajánlás.-** Ha az összeköttetést elfogadható időn belül nem lehetséges helyreállítani a szabvány állandóhelyű szolgálati vonalon, akkor lehetőleg egy alkalmas alternatív vonalat kell használni. Amennyiben lehetőség van rá, meg kell kísérelni az összeköttetés felvételét az állandóhelyű szolgálat bármely rendelkezésre álló, erre feljogosított vonalán.

4.4.1.5.2.1 Ha ezek a kísérletek sikertelenek maradnak, akkor csak kivételes és ideiglenes intézkedésként megengedhető bármely rendelkezésre álló levegő/föld frekvencia használata, ha biztosítható, hogy ez a repülésben lévő légi járműveket nem zavarja.

4.4.1.5.2.2 Ha egy rádióösszeköttetés a jel fokozatos elhalkulása, vagy kedvezőtlen terjedési viszonyok miatt megszakad, akkor az általában használatos szabvány állandóhelyű szolgálati frekvencián folyamatos vételi figyelést kell tartani. Annak érdekében, hogy ezen a frekvencián az összeköttetést minél hamarabb helyre lehessen állítani, le kell adni az alábbiakat:

- a) a DE eljárás-jelzést;
- b) az adóállomás azonosító jelét, háromszor egymás után;
- c) a szövegigazítási jelet [\llcorner]
- d) az RY betűket szünet nélkül, annyiszor egymás után, amennyi a papír példányon három sort megtölt;
- e) a szövegigazítási jelet [\llcorner]
- f) a "közlemény vége" jelet (NNNN).

A fenti jelsorozatot szükség szerint lehet ismételni.

4.4.1.5.2.3 Ha egy állomás az összeköttetési vonalban vagy a berendezések működésében hibát észlel, azonnal értesítse azokat az állomásokat, amelyekkel közvetlen összeköttetésben van, ha a hiba miatt ezeknek az állomásoknak módosítaniuk kell a közlemények útvonalát. A rendes üzemi körülmények helyreállításáról szintén értesítést kell küldeni ugyanezeknek az állomásoknak.

4.4.1.5.3 Amikor a kitérő útvonalra irányított forgalmazást nem fogadják el automatikusan, vagy ha előre meghatározott kitérő útvonalakat nem jelöltek ki, akkor ideiglenes kitérő útvonalat kell meghatározni szolgálati közlemények cseréjének segítségével. Az ilyen szolgálati közlemények tartalma:

- 1) az SVC rövidítés;
- 2) a QSP eljárás-jelzés;
- 3) ha szükséges, az RQ, NO vagy CNL eljárás-jelzések, kitérő útvonal kérésére, visszautasítására vagy törlésére;
- 4) azoknak az útvonal-körzeteknek, Államoknak, területeknek, helységeknek vagy állomásoknak az azonosítói, amelyekre a kitérítés vonatkozik;
- 5) a szöveg vége (ETX) jel.

Megjegyzés: Az alábbi példák mutatják be a fent említett eljárások alkalmazását:

a) kitérő útvonal kérése :

SVC→QSP→RQ→C→K→BG→BI↓ \llcorner

b) kitérő útvonal elfogadása:

SVC→QSP→C→K→BG→BI↓ \llcorner

c) kitérő útvonal elutasítása:

SVC→QSP→NO→C→K→BG→BI↓ \llcorner

d) kitérő útvonal törlése:

SVC→QSP→CNL→C→K→BG→BI↓ \llcorner

4.4.1.6 Az AFTN forgalmazási jegyzőkönyvek hosszú-távú tárolása.

4.4.1.6.1 Minden közleményt, amelyet az AFTN feladó állomás leadott, teljes egészében meg kell őrizni legalább 30 napig.

Megjegyzés. - Bár az AFTN feladó állomás felelős annak biztosításáért, hogy az AFTN forgalmazás rögzítve legyen, nem feltétlenül ez az az egység, ahol a jegyzőkönyveket vezetik és őrzik. Helyi megállapodás alapján az érintett Állam megengedheti, hogy ezeket a feladatokat a közlemények feladói

végezzék el.

4.4.1.6.2 Az AFTN vevő állomásoknak legalább 30 napig meg kell őrizniük mindazon feljegyzéseket, amelyek alapján valamennyi vett közleményt és az ezekkel kapcsolatban tett intézkedéseket azonosítani lehet.

Megjegyzés. - A 4.4.1.6.2 pontnak a közlemények azonosítására vonatkozó előírását a közlemények fejlécének, valamint cím és feladó részének feljegyzésével lehet teljesíteni.

4.4.1.6.3 **Ajánlás.**- Az AFTN távközlési központok lehetőség szerint legalább 30 napig őrizték meg azokat a feljegyzéseket, amelyek alapján minden átjátszott vagy újra-feladott közleményt és az ezekkel kapcsolatban tett összes intézkedést azonosítani lehet.

1.Megjegyzés. - A 4.4.1.6.3 pontnak a közlemények azonosítására vonatkozó előírását a közlemények fejlécének, valamint cím és feladó részének feljegyzésével lehet teljesíteni.

2.Megjegyzés. - Az AFTN forgalmazási jegyzőkönyvek AFTN távközlési központokban történő rövid távú megőrzéséről a 4.4.1.7 pont rendelkezik.

4.4.1.7 Az AFTN forgalmazási jegyzőkönyvek rövid távú megőrzése

4.4.1.7.1 A 4.4.1.7.2 pontban leírtak kivételével, az AFTN távközlési központoknak legalább egy órán át meg kell őrizniük minden olyan közlemény teljes másolatát, melyet az adott központ átjátszott vagy újra feladott.

4.4.1.7.2 Amennyiben az AFTN távközlési állomások között nyugtázás történik, akkor az átjátszó állomás úgy tekinthető, hogy a továbbiakban nem felelős azon közlemények újra feladásáért vagy ismétléséért, amelyekre pozitív nyugtázást kapott, és így azt a feljegyzéseiből törölheti.

Megjegyzés. - Az AFTN forgalmazási jegyzőkönyveknek az AFTN távközlő központokban történő hosszú távú megőrzéséről a 4.4.1.6 pont rendelkezik.

4.4.1.8 Az AFTN csatornákon történő ellenőrzések eljárásai

4.4.1.8.1 **Ajánlás.**- Az AFTN csatornákon ellenőrzés és vonal-javítás céljából leadott ellenőrző közlemények lehetőleg az alábbiakat tartalmazzák:

- 1) a közlemény eleje jel;
- 2) a QJH eljárás-jel;
- 3) a feladó azonosítója;
- 4) az ITA-2 kód használata esetén az RY karakter, vagy az IA-5 kód használata esetén az U(5/5) *(2/10) karakterek sorozata három sorban egymás után; és
- 5) a "közlemény vége" jel.

4.4.2 Közlemény-formátumok - 2-es számú Nemzetközi Távíró ABC (ITA-2)

A 4.4.1.8 és a 4.4.9.3 pontokban előírtak kivételével minden közleménynek a 4.4.2.1-től a 4.4.6.1-ig terjedő pontokban előírt elemeket kell tartalmaznia.

1.Megjegyzés: Az ITA-2 közlemény-formátumot a 4-1. ábra mutatja be.

2. Megjegyzés: A következőkben leírt, közlemény-formátumra vonatkozó szabványokban az alábbi szimbólumokat használtuk a 2-es sz. Nemzetközi Távíró ABC bizonyos karaktereihez rendelt funkciók megjelölésére (lásd a III. Kötet, 1 Rész, 8.2.1 pontját és a 8-1. táblázatát):

Szimbólum	Jelentés
<	KOCSI VISSZA (27-es számú jel)
≡	SOREMEELÉS (28-as számú jel)
↓	BETŰVÁLTÓ (29-es számú jel)
↑	SZÁMVÁLTÓ (30-as számú jel)
→	SZÓKÖZ (31-es számú jel)

4.4.2.1 Fejrész

4.4.2.1.1 A fejrésznek az alábbi elemekből kell állnia:

- "közlemény eleje" jelzés, a **ZCZC** karakterek;
- a közlemény azonosítója, amelynek elemei:
 - a vonal /áramkör/ azonosítója;
 - a csatorna-sorszám.
- további szolgálati információk (ha szükséges), amelynek elemei:
 - egy SZÓKÖZ;
 - legfeljebb tíz karakter.
- jelköz.

4.4.2.1.1.1. A vonal azonosítója az adóállomás által kiválasztott és hozzárendelt három betűből kell, hogy álljon; az első betű a vonal adóállomás felőli végét, a második a vonal vevő-állomás felőli végét azonosítja, a harmadik pedig a csatornát. Ahol az adó- és a vevőállomás között csak egyetlen csatorna létezik, akkor erre a célra az "A" betűt kell használni. Ha az állomások között több csatorna is van, akkor a csatornát az "A", "B", "C", stb. betűkkel kell azonosítani, a megfelelő sorrendben.

4.4.2.1.1.2 A távközlési állomásoknak 001 és 000 (az 1000 helyett) közötti háromjegyű, sorrendben növekvő csatorna-sorszámokat kell kijelölni valamennyi, közvetlenül egyik állomástól a másiknak küldött közleményhez. Minden csatornán külön sorszámozást kell alkalmazni, és minden nap 0000 órakor új sorozatot kell kezdeni.

4.4.2.1.1.2.1 **Ajánlás.-** *Hogy elkerüljék ugyanazon sorszámok ismétlődését 24 órán belül, megengedhető a négy-jegyű csatorna-sorszámok használata, amennyiben erről a vonal üzemeltetéséért felelős hatóságok megállapodást kötnek.*

4.4.2.1.1.3 A közlemény-azonosítót a vonalon a következő sorrendben kell leadni:

- SZÓKÖZ [→];
- az adó végberendezés betűjele;
- a vevő végberendezés betűjele;
- csatorna-azonosító betű;
- SZÁMVÁLTÓ [↑];
- csatorna-sorszám (3 számjegy).

4-1. ábra: Az ITA-2 közlemény-formátum

Közlemény rész	A közlemény rész összetevője	Távgépíró jele	
FEJLÉC (lásd 4.4.2.1)	Közlemény kezdete jel	—	ZCZC
Közlemény azonosítója	a)Egy SZÓKÖZ /SPACE/ b)Feladó végberendezés betűjele c)Vevő végberendezés betűjele d)Csatorna - azonosító betű e)Egy SZÁMVÁLTÓ /FIGURE SHIFT/ f)Csatorna - sorszám (3 számjegy) <i>(Példa: NRA062)</i>	→...↑...	
(ha szükséges) további szolgálati jelzések			
Elválasztó jelsorozat	Öt SZÓKÖZ /SPACES/ Egy BETŰVÁLTÓ /LETTER SHIFT/	→→→→→↓	

CÍMZÉS (lásd 4.4.3)	A K Ö Z L E M É N Y Á L L A N D Ó R É S Z E	Kijelölési funkció	Egy KOCSI VISSZA /CARRIAGE RETURN/, egy SOREMELÉS /LINE FEED/	←≡
Elsőbbségi jelzés	A megfelelő két-betűs csoport	..		
Címzettek megjelölése	Egy SZÓKÖZ /SPACE/ egy nyolc-betűs csoport (minden egyes címzetre) (Példa: EGLLRZX→EDLLYKYX→EGLLACAM))			
Kijelölési funkció(k)	Egy KOCSI VISSZA, egy SOREMELÉS	←≡		

FELADÓ (lásd 4.4.4)	Feladási idő	Egy SZÁMVÁLTÓ /FIGURE SHIFT/ Az a hat-betűs dátum-idő csoport, ami meghatározza azt, hogy a közlemény mikor került továbbításra be- nyújtásra. Egy BETŰVÁLTÓ	↑.....↓
Feladó azonosítója	Egy SZÓKÖZ A feladót azonosító nyolc-betűs csoport	→.....	
Elsőbbségi Riasztó Jelzés (csak távgépiró üzemben, a Vészhelyzeti Közlemények megjelölésére)	Egy SZÁMVÁLTÓ A 2-es számú Táviró ABC 10. számú jele, ötször leadva Egy BETŰVÁLTÓ	↑ figyelmeztető jel(ek)↓	
Kijelölési Funkció	Egy KOCSI VISSZA, egy SOREMELÉS	≡←	

SZÖVEG (lásd 4.4.5)	A szöveg kezdete	A Címzett(ek) közelebbről meghatározott (speciális) megjelölése <i>(ha szükséges)</i> , és mindegyiket követően egy KOCSI VISSZA, egy SOREMELES <i>(ha szükséges)</i> . Az angol FROM szó <i>(ha szükséges)</i> (lásd 4.4.5.2.3) A feladó közelebbről meghatározott (speciális) megjelölése <i>(ha szükséges)</i> Az angol STOP szó, utána egy KOCSI VISSZA, egy SOREMELES <i>(ha szükséges)</i> (lásd 4.4.5.2.3); és/vagy A feladó hivatkozási jele /referenciája/ <i>(ha használatos)</i>	
Közlemény szövege	A közlemény szövege, egy KOCSI VISSZA és egy egy SOREMELES a szöveg minden egyes sora után az utolsó sor kivételével (lásd a 4.4.5.3 pontot)		
Megerősítés <i>(ha szükséges)</i>	a) Egy KOCSI VISSZA, egy SOREMELES b) A CFM megerősítés rövidítés, amelyet a szöveg- nek az a része követ, amelyik megersítésre kerül.		
Helyesbítés <i>(ha szükséges)</i>	a) Egy KOCSI VISSZA, egy SOREMELES b)a COR rövidítés, és a megelőző szövegben ejtett hibák javítása		
A szöveg vége jel	a) Egy BETŰVÁLTÓ b) Egy KOCSI VISSZA, egy SOREMELES	↓≡	

BEFEJEZÉS (lásd 4.4.6)	Lapemelés jelsorozat	Hét SOREMELÉS	=====
Közlemény vége jel	Négy nagy-betűs N (14 számú jel)	NNNN	
	Közlemény elválasztó jel (<i>csak a kézi /"tépett szalagos"/ közlemény forgalom továbbító állomásoknál használatos</i>)	Tizenkettő darab BETŰVÁLTÓ	↓↓↓↓↓↓↓ ↓↓↓↓↓↓↓
		Szalagemelés (ld. 4.4.7)	További BETŰVÁLTÓK /LETTER SHIFTS/ jelen- nek meg azokban az esetekben, ahol egyezményeket kötöttek arra, hogy a szalag- továbbításos eljárású átvitel kerül alkalmazásra egy bejövő áramkörön. . (lásd 4.4.7)

(a fenti ábra a 4.4.2 - 4.4.9.1 pontokban leírt távgépíró közlemény formátumát mutatja be)

Jelmagyarázat:

<i>Szimbólum</i>	<i>Jelentés</i>
< KOCSI VISSZA	(27-es számú jel)
≡ SOREMELÉS	(28-as számú jel)
↓ BETŰVÁLTÓ	(29-es számú jel)
↑ SZÁMVÁLTÓ	(30-as számú jel)
→ SZÓKÖZ	(31-es számú jel)

4.4.2.1.2 A távgépíró üzemben közvetlenül a 4.4.2.1.1.3 pontban leírt közlemény-azonosító után egy jelköz jelet kell küldeni, amely öt darab SZÓKÖZ-ből [→→→→→] és egy BETŰVÁLTÓ-BÓL áll [↓].

Megjegyzés:- Az alábbi példák a közlemény-azonosítóra vonatkozó szabványok (lásd a 4.4.2.1.1 b) és a 4.4.2.1.1.3 pontot) alkalmazását mutatják be:

<i>Szalag</i>	<i>Nyomatott példány</i>
→GLB→039→→→→→↓	GLB039

(Ez azt jelenti, hogy ez volt aznap a 39. közlemény, amit a vonal "B" csatornáján továbbítottak a "G" állomástól az "L" állomásnak.)

4.4.2.1.3 A közlemény-azonosító után további szolgálati tájékoztatás beszúrását meg kell engedni, amennyiben a vonal üzemeltetéséért felelős hatóságok erről megállapodást kötöttek. Az ilyen további szolgálati információt egy SZÓKÖZ-zel kell kezdeni és utána legfeljebb tíz karakter állhat, és nem foglalhatnak kijelölési funkciót (<≡) magukba.

4.4.2.1.4 **Ajánlás.**- *Hogy elkerülhető legyen a kitérő útvonalra vonatkozó jelzés téves értelmezése (különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a fejrész az átvitel során részlegesen sérülhet is), a fejrészben sehol ne forduljon elő egymás után két 22-es számú jel (sem betűkészletben, sem számkészletben).*

4.4.3 Címzés

4.4.3.1 A címnek az alábbi elemeket kell magába foglalnia:

- a) kijelölési funkció [<≡];
- b) elsőbbségi jelzés;
- c) címzett(ek) megjelölése;
- d) kijelölési funkció [<≡].

4.4.3.1.1 Az elsőbbségi jelzésnek a feladó által hozzárendelt, megfelelő két betűből kell állnia, a következő szabályok szerint:

<i>A közlemény kategóriája</i>	<i>Elsőbbségi jelzés</i>
vészhelyzeti közlemények (lásd 4.4.1.1.1)	SS
sürgősségi közlemények (lásd 4.4.1.1.2)	DD
repülésbiztonsági közlemények (lásd 4.4.1.1.3)	FF
meteorológiai közlemények (lásd 4.4.1.1.4)	GG
a repülések rendszerességét elősegítő közlemények (lásd 4.4.1.1.5)	GG
légiforgalmi tájékoztató szolgálatok közleményei (lásd 4.4.1.1.6)	GG
légiforgalmi adminisztratív közlemények (lásd 4.4.1.1.7)	KK
szolgálati közlemények (lásd 4.4.1.1.9)	<i>(ahogy megfelelő)</i>

4.4.3.1.2 A címzett megjelölése - amely elé közvetlenül egy SZÓKÖZ-t kell tenni, kivéve, ha az a címzés második vagy harmadik sorának első címzett-jelölése - az alábbi elemekből kell, hogy álljon:

- a) a célállomás helyének négybetűs helységnevének azonosító kódja;
- b) a címzett szervezetet/funkciót (légiforgalmi hatóság, szolgálat vagy légi jármű üzemeltető ügynökség) azonosító három-betűs kód;
- c) még egy betű, amely a címzett szervezeten/funkción belül egy osztályt, részleget, vagy eljáró egységet azonosít. Ha nincs szükség ilyen konkrét megjelölésre, akkor az X betű használható.

1. *Megjegyzés.* - *A négy-betűs helység jelölések jegyzékéé a Doc 7910 - "Helység Jelölések" tartalmazza.*

2. *Megjegyzés.* - *A három-betűs kódokat a Doc 8585 - "Légi jármű-üzemeltető ügynökségek, légiforgalmi hatóságok és szolgálatok kódjai" tartalmazza.*

4.4.3.1.2.1 Ha egy közleményt olyan szervezetnek kell címezni, amelynek nem osztottak ki. a 4.4.3.1.2 pontban említett típusú ICAO három-betűs azonosító kódot, akkor a célállomás négy-betűs helység jelölése után az ICAO három-betűs YYY kódot (vagy, katonai szervezet vagy szolgálat esetében az ICAO három-betűs YXY kódot) kell írni. A címzett szervezet nevét ilyenkor a közlemény szövegrészének első elemeként kell feltüntetni. Az ICAO három-betűs YYY vagy YXY kód után a következő (nyolcadik) betűnek a helykitöltő X betűnek kell lennie.

4.4.3.1.2.2 Ha a közleményt egy, a levegőben repülő légi járműnek kell megcímezni, és a közlemény, mielőtt a légiforgalmi mozgó szolgálat továbbítaná, az útjának egy részét az AFTN hálózaton keresztül teszi meg, akkor annak a légiforgalmi állomásnak a helység jelölése után, amelynek továbbítania kell a közleményt a légi jármű részére, az ICAO hárombetűs ZZZ kódot kell írni. Ezután a légi jármű azonosítóját a közlemény szöveg-részének első elemeként kell feltüntetni. Az ICAO három-betűs ZZZ kód után a következő (nyolcadik) betűnek a helykitöltő X betűnek kell lennie.

Megjegyzés. - Az alábbi példák a 4.4.3.1.2.1 és a 4.4.3.1.2.2 pontokban leírt szabványok alkalmazását mutatják be:

1) címzett-jelölések (lehetséges típusok):

LGATZTZX	repülőtéri irányító torony (ZTZ) az LGAT helységben /Athén/;
LGATYMYF	a meteorológiai hivatal (YMY) "F" egysége az LGAT helységben;
LGATKLMN	a KLM légi jármű-üzemeltető "N" jelű részlege az LGAT helységben;
LGATYYYYX	az a légi jármű-üzemeltető ügynökség, amelynek neve a közlemény szövegének elején szerepel, és amelynek iroda-helyiségét az LGAT állomás szolgálja ki;
LGATZZZX	a légiforgalmi állomásnak (LGAT) továbbítania kell ezt a közleményt, a légiforgalmi mozgó szolgálat útján, annak a légi járműnek, amelynek azonosítója a közlemény szövegének elején szerepel.

2) az ICAO három-betűs YYY kód használata:

Az alábbi példában egy fiktív közleményt mutatunk be, amelyet (mondjuk) a "Pingvin Légitársaságnak" címeztek NCRG-be, és a feladó ugyanennek a légi jármű-üzemeltető ügynökségnek a PHNL-beli irodája. A példa a közleményt a géptáviró nyomtatott példányán mutatja be, a fejrész és a befejező rész nélkül:

<i>(Cím)</i>	GG NCRGYYYYX
<i>(Feladó)</i>	311521 PHNLYYYYX
<i>(Szöveg)</i>	AIR PENGUIN FLIGHT 801 CANCELLED (= az AIR PENGUIN 801-es járat törölve)

3) az ICAO három-betűs ZZZ kód használata:

Az alábbi példában egy fiktív közleményt mutatunk be, amelyet a GABCD légi járműnek címeztek, az NZAA légiforgalmi állomás útján, a feladó az NZZC körzeti irányító központ. A példa a közleményt a géptáviró nyomtatott példányán mutatja be, fejrész és befejező rész nélkül:

<i>(Cím)</i>	FF NZAAZZZX
<i>(Feladó)</i>	031451 NZZCZQZX
<i>(Szöveg)</i>	GABCD CLR DES 5000FT HK NDB (= GABCD, a süllyedés engedélyezve 5000 lábra HK NDB-re)

4.4.3.1.2.3 A teljes címzést a nyomtatott példányon legfeljebb három sorra kell korlátozni, és - a 4.4.14 pontban leírtak kivételével - minden címzettet külön meg kell jelölni, akár ugyanazon a helyen találhatóak, akár nem.

4.4.3.1.2.3.1 Ha a közleményeket nyomtatott példányban nyújtják be továbbításra, és több címzettet is tartalmaznak, mint amennyi három sorban elfér a nyomtatott formátumon, az ilyen közleményeket továbbítás előtt két, vagy több közleménnyé kell átalakítani, melyek egyenként meg kell, hogy feleljenek a 4.4.3.1.2.3 pont előírásainak. Az átalakítás során a címzettek megjelölését - amennyire csak lehetséges - olyan sorrendben kell feltüntetni, amely biztosítja, hogy a következő távközlési központokban a lehető legkevesebb számú újra-feladásra legyen szükség.

4.4.3.1.2.3.2 A távgépíró-vonalakon a közlemény cím-részében a címzetteket megjelölő csoportok minden sorának befejeződése után egy kijelölési funkciót kell küldeni [\Leftarrow].

4.4.4 Feladó

A feladó résznek az alábbi elemekből kell állnia:

- a) feladási idő;
- b) a feladó megjelölése;
- c) elsőbbségi jel (ha szükséges);
- d) választható fejrész mező;
- e) kijelölési funkció [\Leftarrow].

4.4.4.1 A feladási időnek hat számjegyű dátum-időpont karakter-csoportból kell felépülnie, amely a közlemények továbbításra való benyújtásának dátumát és időpontját jelzi (lásd a 3.4.2 pontot); távgépíró-üzemben a feladási időt egy BETŰVÁLTÓT [↓]-nak kell követnie.

4.4.4.2 A feladó azonosítója, amelyet közvetlenül egy SZÓKÖZ [→] előz meg, az alábbi elemekből épül fel:

- a) annak a helynek a négy-betűs helység jelölése, ahol a közleményt feladták;
- b) a közleményt feladó szervezet/hatáskör (légiforgalmi hatóság, légiforgalmi szolgálat vagy légi jármű-üzemeltető ügynökség) három-betűs azonosító jelzése;
- c) még egy betű, amely a feladó szervezet/hatáskör egy osztályát, részlegét vagy egységét, eljárását jelzi. Ha ilyen konkrét megadott azonosításra nincs szükség, akkor az "X" betű beszúrásával kell a címzést befejezni.

4.4.4.2.1 Ha a közleményt olyan szervezet küldi, amelynek nem osztottak ki a 4.4.4.2 b) pontban leírt típusú ICAO három-betűs azonosító jelölést, akkor a feladás helyét jelző négy-betűs helység jelölés után közvetlenül az ICAO három-betűs YYY jelölést kell írni, amelyet a X betű követ (illetve katonai szervezet vagy szolgálat esetében az ICAO három-betűs YXY jelölést, amelyet a helykitöltő X betű követ). A szervezet (vagy katonai szolgálat) nevét később a közlemény szövegének első elemeként kell feltüntetni.

4.4.4.2.2 Amennyiben a közleményt levegőben repülő légi jármű adta fel, és a közlemény útjának egy részét az AFTN hálózaton teszi meg, mielőtt kézbesítik, a feladó csoportban azt a légiforgalmi állomást kell megjelölni, amelyik a közleményt az AFTN-hez továbbította, ami után közvetlenül az ICAO három-betűs ZZZ jelölés és a helykitöltő X betű következik. A légi jármű azonosító jelét (hívójelét) a közlemény szövegének első elemeként kell feltüntetni.

4.4.4.2.3 Az AFTN-en továbbított olyan közlemények számára, amelyeket egy másik hálózatban adtak

föl, ki kell jelölni egy érvényes AFTN feladó megjelölést, amelyet - megegyezés alapján - az AFTN hálózatot a külső hálózattal összekötő közvetítő, vagy kapu- (gateway) berendezés használ.

Megjegyzés:- Az alábbi példa a 4.4.4.2.2 pontban leírt eljárás alkalmazását mutatja be, egy fiktív közleménnyel, amelyet a KLM153 hívójelű légitársaság adott fel, a CZEG-ben található Közeti Irányító Központnak (ACC-nek) címezve, és a közleményt a CYCB-ben lévő légitársasági állomáson keresztül küldik el. A példa a közleményt a távgépíró nyomtatott formájú példányán mutatja, a fejrész és a zárórész nélkül:

(Cím)	FF CZEGZRZX
(Feladó)	031821 CYCBZZZX
(Szöveg)	KLM153 [a szöveg hátralevő része, ahogy azt a légitársaságtól vették]

4.4.4.3 Az elsőbbségi jelzést csak a vészhelyzeti közlemények esetén kell használni. Ha használják, akkor az alábbi elemekből kell, hogy álljon, az alábbi sorrendben :

- SZÁMVÁLTÓ [↑];
- ÖT darab 10-es számú jel egymás után (szám-készletben);
- BETŰVÁLTÓ [↓].

1. Megjegyzés. - A 2. számú Nemzetközi Táviró ABC 10-es számú jelének szám-készletbeli alakja általában megegyezik a légitársasági állandóhelyű vonalakon használatos távgépírókon a "J" betű szám-készletbeli alakjával.

2. Megjegyzés. - Az elsőbbségi riasztó jelzés a vevő távgépíró-állomáson megszólaltatja a csengőt. A teljesen automatizált állomások hasonló figyelmeztető jelzést adhatnak az SS sürgősségi jelzés észlelésekor. Ezek a jelzések hívják fel az automata átjátszó központokban a felügyelő személyzetet, az alárendelt állomásokon pedig kezelő személyzet figyelmét arra, hogy a közlemény azonnali figyelmet követel.

4.4.4.4 A feladó sorban további adatok közlését is meg kell engedni, feltéve hogy a feladó rész teljes hossza nem haladja meg a 69 karaktert, és hogy ez az érintett hatóságok megállapodásának tárgyát kell, hogy képezze.

4.4.4.4.1 **Ajánlás.-** A szabadon választható adatok jelenlétét lehetőleg egy szóközzel jelezzék, az adatokat egy kijelölési funkcióval zárják le.

4.4.4.4.2 **Ajánlás.-** Ha egy közleményben a forrás és a cél címzések között további címzési információk cseréje szükséges, akkor azt lehetőleg a szabadon választható adatmezőben (ODF) tegyék, az alábbi meghatározott formátumban:

- a kiegészítő címzés funkció paraméter-kódját egy egyes számmal és egy ponttal (1.) kell jelezni;
- ezután három módosító karakter és egy egyenlőségjel (=) következik, majd a kiadott 8-karakteres ICAO címzés; és
- a kiegészítő címzés paraméter-mezőjét egy kötőjellel (-) zárják le.

4.4.4.4.2.1 **Ajánlás.-** Ha a szolgálati közleményekre, vagy kérdésekre a külön cím nem egyezik meg a feladó megjelölésével, akkor lehetőleg az SVC módosító jelzést kell használni.

4.4.4.5 A feladó részt egy kijelölési funkcióval [<=] kell lezárni.

4.4.5 Szöveg

4.4.5.1 A közlemények szövegét a 4.1.2 pont előírásainak megfelelően kell megfogalmazni.

4.4.5.2 Ha a feladóra utaló hivatkozást használnak, akkor az a szövegrész elején kell legyen, kivéve a 4.4.5.2.1 és a 4.4.5.2.2 pontban leírtak esetét.

4.4.5.2.1 Ha a címzett-megjelölés második elemét az YXY, YYY vagy ZZZ három-betűs ICAO jelölés alkotja (lásd a 4.4.3.1.2.1 és a 4.4.3.1.2.2 pontokat), és ezért szükség van a szövegben a közlemény címzettjének pontos meghatározására, akkor ezt az azonosító karakter-csoportot a feladóra való hivatkozás elé kell írni (ha van ilyen), és ezzel ez a szöveg első eleme lesz.

4.4.5.2.2 Ha a feladó-megjelölés második elemét az ICAO három-betűs YXY, YYY vagy ZZZ jelölés alkotja (lásd a 4.4.4.2.1 és a 4.4.4.2.2 pontokat), és ezért szükség van a szövegben azon szervezet (vagy katonai szolgálat), vagy légi jármű nevének közlésére, amely a közleményt feladta, akkor ezt az azonosítót a szöveg első elemeként kell beilleszteni a közleménybe.

4.4.5.2.3 Amikor a 4.4.5.2.1 és a 4.4.5.2.2 pontok előírásait alkalmazzák olyan közleményekre, amelyekben az ICAO három-betűs YXY, YYY vagy ZZZ azonosítóját/azonosítóit két vagy több különböző szervezet (vagy katonai szolgálat) megjelölésére használják, akkor a szövegbe illesztett azonosítók sorrendje meg kell egyezzen a közlemény címzési és feladó részében használt teljes sorrenddel. Ilyen esetben minden címzett-megjelölés után közvetlenül egy kijelölési funkciót kell küldeni. Ilyenkor a közleményt feladó (YXY, YYY vagy ZZZ kóddal jelölt) szervezet neve elé a "FROM" ("...-TŐL") szót kell írni. Az ilyen azonosítók után a szövegrészbe, a szöveg többi részének kezdete elé a "STOP" szót és egy kijelölési funkciót kell írni.

4.4.5.3 A szöveg minden nyomtatott sora után egy kijelölési funkciót [\equiv] kell küldeni, kivéve a szöveg utolsó sorát (lásd a 4.4.5.6 pontot).

4.4.5.4 Távgépíró üzemben, ha a szöveg egy részét meg kívánják erősíteni, akkor ezt a megerősítést az utolsó szövegcsoporthoz egy kijelölési funkcióval [\equiv] kell elválasztani, majd a CFM rövidítéssel kezdve a megerősített szövegrész következik.

4.4.5.5 Távgépíró hálózatban, ha észlelik, hogy a szövegben gépelési hiba történt, akkor a hibajavítást az utolsó szövegcsoporthoz, vagy megerősítéstől (ha van ilyen) egy kijelölési funkcióval [\equiv] kell elválasztani. Ezután a COR rövidítés és maga a helyesbítés következik.

4.4.5.5.1 A helyi kikézésítés előtt, az állomás személyzetének el kell végeznie a nyomtatott példányon az összes jelzett helyesbítést.

4.4.5.6 A szöveg végén az alábbi szöveg vége jelet kell küldeni:

Egy BETŰVÁLTÓ [↓], kijelölési funkció [\equiv].

4.4.5.7 Az AFTN feladó állomás által begépelte közlemény szövegének hossza nem haladhatja meg az 1800 karaktert.

1. Megjegyzés - Ha a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózaton keresztül olyan közleményt kívánnak továbbítani, amelynek szövegrész hossza meghaladja az 1800 karaktert, akkor a 4.4.5.7 pont előírásainak értelmében az AFTN feladó állomásnak az ilyen közleményt több közleményre bontva kell feladnia, amely közlemények szövege egyenként sem haladhatja meg az 1800 karakter hosszúságot. A II. kötet "B" melléklete tartalmaz útmutatást arra vonatkozóan, hogyan kell egy hosszú közleményt több különálló

közleményre bontani.

2. Megjegyzés - A karakterek számába bele kell számítani minden, a szövegben található nyomtatható és nem nyomtatható karaktert is, a szöveg elejét jelző kijelölő funkciót és a szöveg vége jelet kivéve.

4.4.6 A záró rész

4.4.6.1 A záró résznek az alábbi elemekből kell állnia:

a) lap-emelés jel, vagyis hét darab SOREMELÉS [≡≡≡≡≡≡≡];

Megjegyzés - Ez, valamint az ezt megelőző kijelölési funkcióban található egy SOREMELÉS, már elegendő elkülönítést biztosít a közlemények között, a nyomtatott példányokon.

b) a "közlemény vége" jel, vagyis négy darab "N" betű (a 14-es számú jel betű-készletbeli alakja), megszakítatlan karakter-sorozatként.

Megjegyzés. - Ez az összetevő - amelyet a közlemény első továbbításának pillanatától a végső kézbesítésig mindig sértetlenül továbbítani kell, - azért szükséges, hogy a félautomata vagy teljesen automatikus átjátszó berendezéseken az állomások közötti továbbítás érdekében létrehozott összeköttetéseket fel lehessen szabadítani a további közlemények fogadásához.

Ezt kiegészítőleg, ha a közleményt csak kézi ("tépett szalagos") átjátszó állomásnak adják le:

c) közlemény-elválasztó jel, azaz BETŰVÁLTÓ [↓] tizenkétszer egymás után megszakítatlan karakter-sorozatként.

1. Megjegyzés. - Az egyik közlemény "közlemény vége" jele és a következő közlemény "közlemény eleje" jele között a közlemények továbbítása során csak betűváltó jeleket szabad továbbítani.

2. Megjegyzés. - Az alábbi példa a 4.4.2-től a 4.4.6.1-ig terjedő pontokban leírt eljárások alkalmazását mutatja be, a közlemény nyomtatott példányán:

<i>(Fejrész)</i>	<i>*ZCZC LPA183</i>
<i>(Cím)</i>	<i>GG LGGGZRZX LGATKLMW</i>
<i>(Feladó)</i>	<i>201838 ELLKLMW</i>
<i>(Szöveg)</i>	<i>Szükség szerint</i>
<i>(Zárórész)</i>	<i>(Lapemelés)</i>
	<i>NNNN**</i>

**2.A Megjegyzés. - Ha ez a közlemény egy sorozat egyik tagja, és a vevő távgépíró kezelője nem alkalmazott kézi lapemelést az egyes közlemények között, akkor az előző közlemény NNNN jelzése itt jelenik meg.*

***2.B Megjegyzés. - A 2A megjegyzésben leírt körülmények között a következő vett üzenet fejrésze a nyomtatott lapon ezen a helyen íródik ki.*

2.C Megjegyzés. - A gyakorlatban az állomásokon a nyomtatott közleményeket úgy választják el, hogy a lapemelés sorozatnál tépik el a papírt. A "közlemény vége" jel ezért a következő közlemény részévé válik. Nem valószínű azonban, hogy ez a nyilvánvaló áthelyeződés bármilyen félreértést okozna a feladó és a vevő között, hiszen a gyakorlatban a "közlemény vége" jelnek nyomtatott formában nincs jelentősége.

4.4.6.2 Az AFTN feladó állomás által leírt AFTN közlemény hossza nem haladhatja meg a 2100 karaktert.

Megjegyzés.- A karakterek számába bele kell számolni a közleményben található összes nyomtatható és nem nyomtatható karaktert, a beleértve közlemény eleje jelet (ZCZC), és a "közlemény vége" (NNNN) jelet

is.

4.4.7 Szalagtovábbítás

4.4.7.1 Ajánlás.- *A kézi ("tépett szalagos - torn tape") és a félautomata, folyamatos szalagot használó állomások esetében, ha a 4.4.6.1 pontban leírt jeleken kívül további vezérlő jelekre van szükség annak biztosítására, hogy a szalag a vevő állomás újralyukasztó gépéről megfelelően kerüljön tovább, amikor a "közlemény vége" jelet nem követi azonnal a következő közlemény kezdetét jelző jel, akkor lehetőleg a vevő állomáson helyben intézkedjenek annak elkerülése érdekében, hogy ezeket a vezérlőjeleket ne az adó állomásnak kelljen leadnia.*

Megjegyzés. - A kézi ("tépett szalagos") állomásokon általában szükség van olyan berendezésre, amelynek segítségével a szalagot előre lehet mozgatni az újralyukasztó berendezésből, legalább annyira, hogy a kezelő a megfelelő ponton tudja eltérni a szalagot, olyan esetekben, amikor a kezelő már készen áll a szalag eltérésére, de még nem jött következő közlemény, amely a szalagot a berendezésen előre mozgatta volna. A félautomata állomásokon, ahol folyamatos szalaggal dolgoznak, hasonló körülmények között, hasonló eljárásra lehet szükség, hogy a szalagot annyira előre lehessen mozgatni, hogy a "közlemény vége" jel eljusson a leadó berendezésig.

4.4.7.1.1 Ha a 4.4.7.1 pont előírásai nem alkalmazhatók, akkor megállapodást kell kötni a leadó állomással, hogy az, minden egyedülálló közlemény után, vagy egy közlemény-sorozat végén, leadja az előre meghatározott számú BETŰVÁLTÓ jelből [↓] álló sorozatot, a 4.4.6 pontban előírt elemeket kiegészítve.

4.4.8 Rövidített címzés

Amikor a 4.4.3 vagy a 4.4.15.2.1 pont előírásait alkalmazzák, az AFTN távközlő központnak a címzésből ki kell hagynia az összes olyan címzett megjelölését, amely nem szükséges ahhoz, hogy:

- a) az AFTN távközlő központ, amelynek elküldték a közleményt, azt tovább tudja küldeni;
- b) az AFTN célállomás a közleményt kézbesíteni tudja a címzett(ek)nek;
- c) egy több-pontos hálózat esetén az állomás-csoportok a közleményt tovább tudják küldeni, vagy helyben kézbesíteni tudják.

4.4.9 Távgépíró-üzemeltetési eljárások - általános rész

4.4.9.1 Sor-vége funkciók

4.4.9.1.1 A nyomtatott példány egy sora összesen legfeljebb 69 karaktert és/vagy szóközt tartalmazhat.

4.4.9.1.2 A közlemény szövegének minden nyomtatott sora után egy "KOCSI-VISSZA" [<] és egy SOREMELÉS [=] jelet kell továbbítani.

4.4.9.2 *Az adások időtartama.* Szimplex vonalak esetében az egy közleményként leadott közlemény-sorozatok adásideje nem lehet hosszabb kb. öt percnél. A helyesen vett összes közleményt azonnal továbbítani, vagy kézbesíteni kell, anélkül, hogy megvárnák a sorozat végét.

4.4.9.3 *Csatorna-ellenőrző adások.* A 4.4.9.3.3 és a 4.4.9.3.5 pontban leírtak kivételével, a távgépíró vonalakon rendszeres időközönként az alábbi jelsorozatot kell elküldeni:

- 1) fejrész (lásd 4.4.2.1.1 pontot);
- 2) kijelölési funkció [<=];

- 3) a CH eljárás-jelzés;
- 4) kijelölési funkció [\leq];
- 5) a "közlemény vége" jel [NNNN];
- 6) a közlemény-elvásztó jel [$\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow$] (ha szükséges).

A vevő állomásnak ekkor ellenőriznie kell ennek a vett adásnak a közlemény-azonosítóját, hogy meggyőződjön arról, hogy annak sorszáma vajon illeszkedik-e az adott bejövő csatornán vett többi közlemény közé.

Megjegyzés.- Ennek az eljárásnak az alkalmazása bizonyos mértékig biztosítani tudja, hogy a csatornán a közlemény-sorszámok folytonossága fennmaradjon.

4.4.9.3.1 Ajánlás.- Ha egy vonalon éppen nincs forgalom, akkor a 4.4.9.3 pontban leírt ellenőrző közleményt adják le lehetőleg minden óra (H) + 00; H + 20, H + 40 perckor.

4.4.9.3.2 Ha az időszakonként ismétlődő csatorna-ellenőrző adás nem érkezik meg az adott csatorna számára előírt időponthoz képest egy kölcsönösen egyeztetett megengedhető időintervallumon belül, akkor szolgálati közleményt kell küldeni annak az állomásnak, amelytől az ellenőrző adást várták. Ennek a szolgálati közleménynek a szövege a következőkből kell, hogy álljon:

- 1) az SVC rövidítés;
- 2) az MIS eljárás-jelzés;
- 3) a CH eljárás-jelzés;
- 4) az idő, amikor az adást várták (választható);
- 5) az LR eljárás-jelzés;
- 6) az utolsó vett közlemény azonosítója;
- 7) a szöveg-vége jel.

Megjegyzés: A következő példa a fenti eljárás alkalmazását mutatja be:

SVC→MIS→CH→[↑1220↓→]LR→ABC↑123↓ \leq

4.4.9.3.3 Ha a távgépíró csatorna vezérelt hálózati protokollal üzemel, és ha az illetékes Hatóságok között erről kötött megállapodást követik, akkor a 4.4.9.3 pontban leírt adást nem kell elvégezni.

4.4.9.3.4 *Csatorna-ellenőrző adások és az állomás rádió-azonosító.* Annak érdekében, hogy teljesítsék az ITU előírását, amely alapján az állomás rádió-azonosító jelét rendszeres időközönként le kell adni, azok az AFTN állomások, melyek rádió-távgépíró csatornákon dolgoznak, összevonhatják az állomás rádió-azonosító jelének leadását a 4.4.9.3 pontban leírt csatorna-ellenőrző adással. Ebben az esetben a kombinált adást az alábbiak szerint kell leadni:

- 1) fejrész (lásd a 4.4.2.1.1 pontot);
- 2) kijelölési funkció [\leq];
- 3) a CH eljárás-jelzés;
- 4) kijelölési funkció [\leq];
- 5) a DE eljárás-jelzés, egy SZÓKÖZ [→], majd a kiosztott ITU rádió-hívójel;
- 6) kijelölési funkció [\leq];
- 7) közlemény-vége jel [NNNN];
- 8) közlemény-elvásztó jel [$\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow$] (ha szükséges).

Megjegyzés.- Ennek a formátumnak az alkalmazása teszi lehetővé azt, hogy ezt a speciális adást a teljesen automatikus kapcsoló-központok a felügyelő személyzet beavatkozása nélkül képesek kezelni.

4.4.9.3.4.1 Ajánlás.- *Ha több-csatornás rádió-távgépíró vonalakat használnak (pl. MET és AFTN), az állomás rádió-hívójelét lehetőleg csak a vonal egyik csatornáján adják le. Lehetőség szerint azt a csatornát válasszák, amelyik erre a célra a legmegfelelőbb, oly módon, hogy a leadott azonosító adás az adott csatornán használt formátumnak megfelelő legyen. Amikor AFTN csatornát választanak, akkor az azonosító adást ajánlott a csatorna-ellenőrző adással összevonni.*

4.4.9.3.5 Amikor a távgépíró vonalon Automatikus Hiba-javító /Automatic Error Correction (ARQ)/ berendezés működik, és ha az illetékes Hatóságok erről kötött megállapodását követik, akkor a 4.4.9.3 pontban leírt adást nem kell leadni. Azonban, azoknak az állomásoknak be kell tartaniuk a 4.4.9.3.4 pont előírásait, melyek olyan rádió-távgépíró csatornákat használnak az AFTN-en, melyekhez szükség van az állomás rádió-azonosító jelére.

Megjegyzés. - A fentieket nem szabad úgy értelmezni, mintha az ICAO előírná az automatikus hibajavító (ARQ) berendezések üzembe állítását a nemzetközi légiforgalmi állandóhelyű vonalakon.

4.4.10 A távgépíró (telex) adások szokásos eljárásai

4.4.10.1 A közleményeket a továbbküldésre vonatkozó, előre meghatározott felelősség szerint kell továbbítani, ahogy abban a közvetlen összeköttetésben lévő állomások üzemeltetéséért felelős Hatóságok kölcsönösen megegyeztek (lásd a 4.4.1.3 és a 4.4.1.5.2.3 pontokat is).

4.4.10.1.1 A 4.4.10.1 pontban említett felelősséggel kapcsolatos megállapodásokból következően, az AFTN minden állomásának alkalmaznia kell egy Közlemény-továbbítási Útvonal-Listából (Routing List) álló Közlemény-továbbítási Útvonal Jegyzéket (Routing Directory), melytől a 4.4.10.1.1.1 pont előírásai szerint nem térhet el.

4.4.10.1.1.1 Ha egy bejövő közlemény a fejrész után következő sorokban csak azonos helység jelöléseket tartalmaz, akkor a vevő állomásnak magára vállalnia a közlemény tovább-küldésének felelősségét. Ha lehetséges, a közlemény ilyen tovább-küldését a célállomására a szokásos kimenő vonalon kell végrehajtani; ha ez a vonal nem alkalmazható, akkor megfelelő alternatív kimenő vonalat kell használni. Ha ezen eszközök közül egyik sem működik, akkor a közleményt nem lehet visszaküldeni azon a vonalon, amelyen kapták, csak ha előtte egy szolgálati közleményben (lásd a 4.4.1.1.9 pontot) értesítik erről a megelőző adást lebonyolító állomást.

4.4.10.1.1.2 Ajánlás. - *Amennyiben az AFTN közlemény feladója nem képes a szolgálati közleményeket kezelni, lehetőség szerint egyezzen meg a vele összeköttetésben lévő AFTN központtal, hogy milyen módszerrel kezeljék az egymás közötti szolgálati közleményeket.*

Megjegyzés.- A 4.4.4.4.2 és a 4.4.4.4.2.1 pontban egy, a szolgálati címzés szabadon választható adatmezőben történő meghatározására szolgáló módszer található.

4.4.10.1.2 *Az adás formája - távgépíró üzem.* Minden adásnak az alábbi sorrendben kell felépülnie (lásd a 4-2. ábrát).

4.4.10.1.2.1 *Kezdő impulzus.* Ha a vevő állomás időkapcsolóval felszerelt berendezést használ, amely leállítja a távgépíró készülék motorját, amikor a csatornán nincs forgalom, akkor egy 20-30 milliszekundumos SZÜNET /SPACING/ IMPULZUST kell küldeni, ha a csatornán már legalább 30

másodpercig nem volt adás, majd ezután legalább 1,5 másodperc szünetet kell hagyni a fejrész leadásának megkezdése előtt.

1. Megjegyzés. - Ez megfelel egy BETŰVÁLTÓ [↓] jel és egy legalább 1,37 másodperces szünet (vagyis egy folyamatos JELZÉS IMPULZUS /Marking Impulse/) elküldésének.

2. Megjegyzés. - Ennek az eljárásnak az alkalmazása lehetővé teszi, hogy a vevő berendezés szinkronba kerülhessen, mielőtt a vonalon a fejrész továbbítása megkezdődik.

4.4.10.1.3 *Közlemény-formátum.* Minden közleményt a 4.4.2 pont előírásai (ITA-2 formátum), vagy a 4.4.15 pont előírásai (IA-5 formátum) szerint kell összeállítani.

KEZDŐ IMPULZUS (ha szükséges)	FEJRÉS	CÍMZÉS	FELADÓ	SZÖVEG	ZÁRÓRÉS
-------------------------------------	--------	--------	--------	--------	---------

4-2. ábra: Az adás formája - távgépíró üzemben (lásd a 4.4.10.1.2 pontot)

4.4.10.1.3.1 **Ajánlás.** - Az Annex 10, III. kötetének 8.6.3 és 8.6.4 pontjaiban leírt adatkapcsolati protokoll eljárásokat alkalmazó vonalakon a Fejrész Sort - az SOH karakter kivételével - lehetőleg el kell hagyni.

4.4.10.1.4 *Újra-feldolgozási eljárások*

4.4.10.1.4.1 Ha egy közleményt újra fel kell adni, akkor az az állomás, amelyik a közleményt továbbításra megkapta, a közlemény előző fejrészét törli. Az újbóli adás az új fejrésszel kezdődik, a kimenő csatornának megfelelő közlemény-továbbítási azonosítóval.

4.4.10.1.4.1.1 Amikor a 4.4.10.1.4.1 pont előírásait alkalmazzák, a közlemény cím-részének adását valamikor az első kijelölési funkciót [≡] közvetlenül megelőző 5 SZÓKÖZ-ből, egy BETŰVÁLTÓ-ból álló [→→→→→↓] jelsorozat idején kell megkezdeni.

4.4.10.1.4.1.2 Az alárendelt és a kézi ("tépett szalagos") átjátszó állomásokon, amelyek nincsenek automatikus közlemény-sorszámot előállító berendezésekkel felszerelve, és ahol ezért szükséges a szalagra néhány további távgépíró-karaktert lyukasztani a közlemény-eleje jelzés elé, azért, hogy ez a jelzés ne sérüljön a további feladáskor, az ilyen további karaktereknek BETŰVÁLTÓ [↓] jeleknek kell lenniük. Ezután a tovább-küldéskor a kimenő csatornán az adást a közlemény-eleje jelhez minél közelebb kell megkezdeni, amennyire ez gyakorlatilag lehetséges.

4.4.10.1.4.1.3 Olyan állomásokon, ahol a közlemény fejrészét automatikus berendezés állítja elő, azon a ponton és akkor, amikor az adás a kimenő csatornán megtörténik, de a közlemény többi részét szalag-lyukasztással készítik el, és ezért szükséges, hogy a címzés kezdetén lévő kijelölési funkció [≡] elé a szalagra néhány további távgépíró-karaktert lyukasszanak, hogy eleve kizárja a kijelölési funkció sérülését, az ilyen kiegészítő karaktereknek BETŰVÁLTÓ [↓] jeleknek, vagy SZÓKÖZ-öknek [→] kell lenniük. Ezután a tovább-küldéskor a kimenő csatornán az adást a közlemény első kijelölési funkciójához [≡] minél közelebb kell megkezdeni, amennyire ez gyakorlatilag lehetséges.

4.4.10.1.4.2 A kézi ("tépett szalagos") átjátszó állomásokon a kapott szalagokat a közlemény-elválasztó

jelben kell eltépni (lásd a 4.4.6.1 és a 4.4.7.1 pontokat), úgy, hogy az előző "közlemény-vége" jel sértetlen maradjon.

4.4.10.1.4.2.1 A 4.4.10.1.4.2 pont előírásainak alkalmazása után a szalagon maradt, megrövidült (vagyis, 12 BETŰ- VÁLTÓ [↓] jelnél rövidebb) közlemény-elválasztó jelet törölni kell, ha szükséges, elektronikus eszközökkel, mielőtt a közleményt újra feladják egy automatikus átjátszó állomásnak. Ha a közleményt egy másik kézi ("tépett szalagos") átjátszó állomásnak kell újra feladni, akkor: 1) a megrövidült közlemény-elválasztó jelet ki kell egészíteni egy teljes elválasztó jelzéssel [↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓] (azaz 12 db [↓]) a szükséges számú további BETŰVÁLTÓ [↓] jel leadásával; vagy 2) a szalagon maradt, megrövidült közlemény-elválasztó jelzést el kell távolítani, és egy új, teljes közlemény-elválasztó jelet kell helyette betenni az újra-feldolgozás folyamán, a 4.4.6.1 c) pont előírásainak megfelelően.

4.4.10.1.5 A kézi ("tépett szalagos"), vagy félautomata állomásokon, ha csak lehetséges, tovább-küldés előtt egy hibátlan szalagpéldányt kell beszerezni. Ha a szalag olvashatatlan, vagy sérült, akkor az állomás nem küldheti tovább a közleményt, kivéve, ha józan megfontolás alapján ez valószínűleg nem okoz hibát a következő átjátszó állomások berendezéseinek működésében.

4.4.10.1.6 *A közlemények vételének nyugtázása.* Távgépíró-üzemben, a 4.4.10.1.6.1 pontban leírt eset kivételével, a vevő-állomásnak nem kell a bejövő üzenetek vételét igazoló nyugtázó közleményt küldenie. Ehelyett a 4.4.1.4.1 pont előírásait kell alkalmazni.

4.4.10.1.6.1 Vészhelyzeti közlemények (SS elsőbbségi jelzéssel - lásd a 4.4.1.1.1 pontot) vételét az AFTN célállomásnak egyedileg nyugtáznia kell, egy szolgálati közlemény (lásd a 4.4.1.1.9 pontot) küldésével, a feladó AFTN állomásnak. A vétel ilyen nyugtázását teljes közlemény formájában kell kiadni, amelyet a közleményt feladó AFTN állomásnak címeznek, és az SS elsőbbségi jelzéssel kell ellátni és az ehhez kapcsolódó elsőbbségi figyelemfelhívó jelzéssel (lásd a 4.4.4.3 pontot). A közlemény szövegének az alábbiakat kell mgába foglalnia:

- 1) az R eljárás-jelzés;
- 2) a nyugtázott közlemény feladója (lásd a 4.4.4 pontot), az elsőbbségi figyelem-felhívó jelzés, vagy választható fejrész adatok nélkül;
- 3) a szöveg-vége jel [↓<≡]

Megjegyzés. - A következő példa a 4.4.10.1.6.1 pontban leírt eljárás alkalmazását mutatja be:

Fejrész (lásd a 4.4.2.1.1 pontot)

<≡SS→LECBZRZX<≡

↑121322↓→EGLLYFYX (elsőbbségi figyelemfelhívó jelzés) <≡

R→↑121319↓→LECBZRZX↓<≡

Záró rész (lásd a 4.4.6 pontot)

4.4.10.1.7 Abban az esetben, ha egy több címzettel rendelkező közlemény egyik címzettje a közlemény ismétlését kéri a feladó állomástól, a feladó állomás csak az ismétlést kérő címzettnek fogja megcímezni az ismételt leadott közleményt. Ilyen körülmények között a DUPE eljárás-jelet nem kell befoglalni.

4.4.11 Intézkedések abban az esetben, ha a távgépíró átjátszó állomás sérült, vagy rosszul formázott közleményt talál.

4.4.11.1 Ha egy átjátszó állomás még az újra-feladás megkezdése előtt észleli, hogy egy közlemény a "közlemény- vége" jel előtt valamelyik ponton megsérült, vagy rosszul formázták, és jó oka van azt hinni, hogy a sérülés még az előtt következett be, hogy az előző állomás a közleményt megkapta, akkor szolgálati közleményt (lásd a 4.4.1.1.9 pontot) kell küldenie annak a feladónak, akit a sérült vagy rosszul formázott közlemény feladó-megjelölése azonosít, és ebben a szolgálati közleményben a hibásan vett közlemény ismétlését kell kérnie.

1. Megjegyzés. - A következő példa bemutatja egy, a fenti eljárás szerint összeállított szolgálati közlemény szokásos szövegét, amelyben egy olyan sérült közlemény ismétlését kéri, amelynek feladó része "141335 CYULACAX" volt:

SVC→QTA→RPT→141335→↑CYULACAX↓<≡

2. Megjegyzés. - A sérülés észlelése általában csak a kézi ("tépett szalagos" /"torn tape"/) átjátszó állomásokon lehetséges.

4.4.11.2 Amikor a 4.4.11.1 pont előírásait alkalmazzák, a sérült közlemény feladó részében azonosított feladó vissza kell, hogy vegye a felelősséget a sérült közleményért, és a 4.4.1.1.3 pont előírásait köteles teljesíteni.

4.4.11.3 A 4.4.11.2 pont előírásainak alkalmazása után a következő újra-feldolgozást kell elvégezni, mielőtt a közlemény hibátlan változatát másodjára is feladják ugyanannak a címzettnak vagy címzetteknek:

1) új fejrész *beillesztése*;

2) a közlemény záró részének *eltávolítása* (lásd a 4.4.6.1 pontot);

3) ehelyett a DUPE eljárás-jelzés *beillesztése*, amely elé legalább egy BETŰVÁLTÓ [↓] jelet, utána pedig 1 db KOCSI VISSZA és 8 db SOREMELÉS jelet kell tenni, majd következnek a "közlemény-vége" jel, és amennyiben szükséges (lásd a 4.4.6 és a 4.4.7 pontokat), a közlemény-elválasztó jelzés és a szalag-továbbítás BETŰVÁLTÓ [↓] jelei.

Megjegyzés.- A 4-3. ábrán látható példa bemutatja ennek az eljárásnak az alkalmazását.

4.4.11.4 Ha egy átjátszó állomás még az újra-feladás megkezdése előtt észreveszi, hogy egy vagy több közlemény - még a "közlemény-vége" jel előtt valamelyik ponton - megsérült, és jó oka van azt hinni, hogy a sérülés az előző állomástól neki történő tovább-küldés során vagy az után történt, akkor szolgálati közleményt (lásd a 4.4.1.1.9 pontot) kell küldenie az előző állomásnak, amelyben visszautasítja a sérült közlemény vételét, és a hibás közlemény (vagy közlemények) ismétlését kéri.

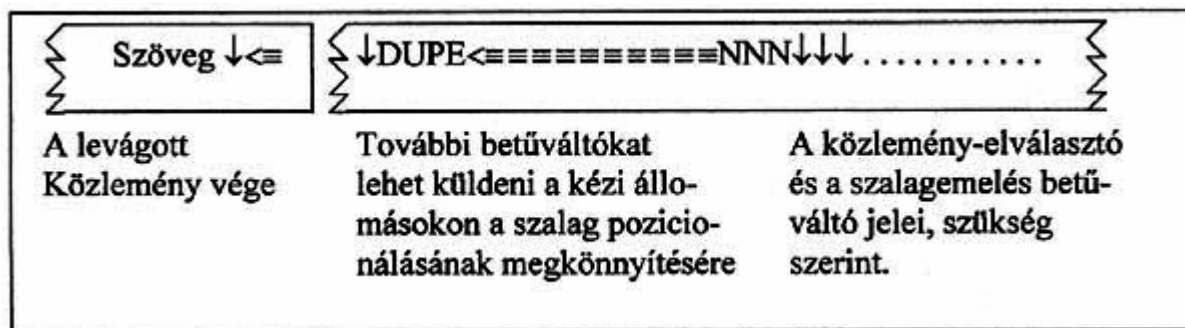
1. Megjegyzés. - A következő példa a fenti eljárás alkalmazását mutatja be. A 2)-ként jelzett példában a kötőjel (-) elválasztót nyílt szövegben "valamennyitől - valameddig"-nek kell értelmezni.

1) *csak egy közlemény sérülése esetén:*

SVC→QTA→RPT→ABC↑123↓<≡

2) *több közlemény sérülése esetén:*

SVC→QTA→RPT→ABC↑123-126↓<≡



2. Megjegyzés. - A sérülés észlelése általában csak a "tépett-szalagos" átjátszó állomásokon lehetséges.

4.4.11.5 Amikor a 4.4.11.4 pont előírásait alkalmazzák, akkor annak az állomásnak, amelyik veszi a szolgálati közleményt, vissza kell vennie a felelősséget a hivatkozott közleményért. Ezután köteles a hivatkozott közlemény sérülésmentes másolatát ismételtén továbbítani egy új (azaz megfelelően sorszámozott) közlemény azonosítóval (lásd a 4.4.2.1.1 b) pontot). Ha ez az állomás nincs birtokában az eredeti közlemény sérülésmentes változatának, akkor a 4.4.11.1 pontban leírtak szerint kell, hogy eljárjon.

4.4.11.6 Ha mielőtt az újra-feladás megkezdődne, az átjátszó állomás észleli, hogy a vett közlemény rendelkezik felismerhető "közlemény-vége jellel", de az megsérült, akkor az állomás, ha szükséges, köteles kijavítani ezt a sérülést mielőtt a közleményt továbbítaná.

Megjegyzés. - A sérülés észlelésének ilyen körülményei általában csak a kézi ("tépett szalagos" /"torn tape"/) átjátszó állomásokon lehetségesek, és a leírt eljárás azokban az esetekben lehet alapvető fontosságú, amikor a közleményeket félautomata vagy teljesen automatikus állomások felé továbbították.

4.4.11.7 Ha egy átjátszó állomás egy közlemény újra-feladása közben észreveszi, hogy a közlemény - még a "közlemény-vége jel" előtt - valamely ponton megsérült, és még van ideje intézkedni, mielőtt a pontos "közlemény-vége jelet" leadná, akkor

- 1) törölnie kell a közleményt úgy, hogy a csatornára a $\downarrow \Leftarrow QTA \rightarrow QTA \downarrow \Leftarrow$ jelsorozatot adja le, amelyet teljes záró rész követ (lásd a 4.4.6 pontot);
- 2) visszaveszi a közleményért a felelősséget;
- 3) teljesíti a 4.4.11.1, vagy a 4.4.11.4 pont előírásait, amelyek a megfelelő.

Megjegyzés. - A sérülés észlelésének ilyen körülményei általában csak a kézi ("tépett szalagos") átjátszó állomásokon lehetségesek, vagy félautomata állomásokon, melyek folyamatos szalagot használnak.

4.4.11.8 Ha egy állomás egy közlemény teljes egészében történő leadása után veszi észre, hogy a közlemény szöveg-, vagy feladó része sérült, vagy hiányos, és ha a közlemény hibátlan példánya a rendelkezésére áll, akkor valamennyi érintett címzettnek szolgálati közleményt kell küldjön, az alábbi szöveggel:

SVC CORRECTION (a hibás közlemény feladó része)
STOP (majd a helyes szöveg).

Megjegyzés. - A sérülés észlelésének ilyen körülményei általában csak a kézi ("tépett szalagos") átjátszó állomásokon lehetségesek, vagy félautomata állomásokon, melyek folyamatos szalagot használnak.

4.4.11.9 Amikor egy átjátszó állomás a közlemény szöveg-részének leadása után veszi észre, hogy a közleménynek nyilvánvalóan sérült "közlemény-vége" jelzése van, akkor szabályos "közlemény- vége" jelet kell, hogy beilllesszen és leadjon a csatornán.

Megjegyzés. - A sérülés észlelésének ilyen körülményei általában csak a kézi ("tépett szalagos") átjátszó állomásokon lehetségesek, vagy félautomata állomásokon, melyek folyamatos szalagot használnak.

4.4.11.10 Ha egy átjátszó állomás egy közlemény szöveg-részének leadása után észreveszi, hogy a közleménynek nincs teljes "közlemény-vége" jelzése, de gyakorlatilag nincs lehetősége kideríteni, hogy a hiba csak a "közlemény-vége" jelzésben jelentkezett, vagy az eredeti szöveg egy része is elveszett, akkor a csatornán a következő jelsorozatot adja le:

- 1) ↓<≡CHECK≡TEXT≡
NEW→ENDING→ADDED→
- 2) a saját állomás-azonosítója;
- 3) ↓<≡
- 4) szabályos záró rész, a 4.4.6.1 pont előírásai szerint.

1. Megjegyzés. - A szalagos példányon ez a beszúrás a következőképpen jelenik meg:

↓<≡CHECK≡TEXT≡
NEW→ENDING→ADDED→LOWWYFYX↓<≡
≡≡≡≡NNNN↓↓↓ . . .

2. Megjegyzés. - A nyomtatott példányon ez a beszúrás a következőképpen jelenik meg:

CHECK
TEXT
NEW ENDING ADDED LOWWYFYX
NNNN

3. Megjegyzés. - A nyomtatott példány lépcsőzetes írásmódjának célja az, hogy azonnal felhívja a címzett figyelmét a beszúrásra.

4. Megjegyzés. - SZÁMVÁLTÓ [↑] beszúrása biztosítja a helyes működést ott, ahol Első Sor Figyelő Készülékkel (First Line Monitoring Equipment) dolgoznak, ahol a feladó részben előforduló SZÁMVÁLTÓ jelet használják ezen berendezés lekapcsolására, és ahol a közlemény hiányzó része tartalmazza ezt a SZÁMVÁLTÓ jelet.

5. Megjegyzés. - A sérülés észlelése általában csak a teljesen automatikus, vagy a folyamatos szalag nélkül dolgozó félautomata állomások számára lehet fontos.

4.4.11.11 Ajánlás. - Ha egy átjátszó állomás a 4.4.11.9 vagy a 4.4.11.10 pontban leírt eljárásokat alkalmazza, akkor - amennyire ez gyakorlatilag lehetséges - gondoskodjon róla, hogy az abban meghatározott jelsorozatokat még bármely későbbi közlemény teljes "közlemény- kezdete" jelzése előtt leadja.

4.4.11.12 Ha egy átjátszó állomás észreveszi, hogy olyan közleményt kapott, amelynek címzés-sora teljesen sérült, akkor szolgálati közleményt kell küldenie a megelőző állomásnak, amelyben visszatásítja a sérült közlemény vételét.

4.4.11.12.1 Ennek a szolgálati közleménynek a szövege a következő:

- 1) az SVC rövidítés;

- 2) a QTA eljárás-jelzés;
- 3) az ADS eljárás-jelzés;
- 4) a visszautasított közlemény azonosítója;
- 5) a CORRUPT szó;
- 6) a szöveg-vége jel.

Megjegyzés. - A következő példa a fenti eljárás alkalmazását mutatja be:

SVC→QTA→ADS→ABC↑123↓→CORRUPT↓<≡

4.4.11.12.2 Annak az állomásnak, amelyik ilyen szolgálati közleményt vett, újra el kell vállalnia a felelősséget az említett közleményért, és ismét fel kell adnia a közleményt a helyesbített címmel és az új közlemény-azonosítóval.

4.4.11.13 Ha egy átjátszó állomás észreveszi, hogy egy vett közlemény címzett megjelölése érvénytelen (vagyis nem 8 karakter hosszú), vagy a címzett megjelölése ismeretlen, akkor a közleményt tovább kell küldenie azokra az érvényes címekre, amelyek felé neki tovább-küldési felelőssége van, a rövidített címzési eljárást alkalmazva (lásd a 4.4.8 pontot).

4.4.11.13.1 Ezenkívül - a 4.4.11.13.3 pontban leírt eset kivételével - az állomás szolgálati közleményt kell, hogy küldjön az előző állomásnak, amelyben a hiba kijavítását kéri. Ennek a szolgálati közleménynek a szövege az alábbiakból álljon:

- 1) az SVC rövidítés;
- 2) az ADS eljárás-jelzés;
- 3) a hibás közlemény azonosítója;
- 4) egy kijelölési funkció;
- 5) a vett közlemény első címsora, ahogy vette;
- 6) egy kijelölési funkció;
- 7) vagy a
 - a) CHECK szó, ha a közlemény címzett megjelölése érvénytelen volt; vagy az
 - b) UNKNOWN szó, ha a közlemény címzett megjelölése ismeretlen volt;
- 8) az érvénytelen, vagy ismeretlen címzett megjelölés(ek);
- 9) a szöveg-vége jel.

Megjegyzés: A következő példák a 4.4.11.13.1 pontban leírt eljárás alkalmazását mutatják be:

a) érvénytelen címzett-megjelölés esetén:

SVC→ADS→ABC↑123↓<≡
 GG→EGLLACAX→EPKYTYX→CYAAYFYX→
 CYQXAFX<≡CHECK→CYQXAFX↓<≡

b) ismeretlen címzett-megjelölés esetén:

SVC→ADS→ABC↑123↓<≡
 GG→EGLLACAX→EGEHYTYX→CYAAYFYX→
 CYQXACAX<≡UNKNOWN→EGEHYTYX↓<≡

4.4.11.13.2 A 4.4.11.13.1 pontban leírt szolgálati közleményt vevő állomás - amennyiben a helyes címzés rendelkezésére áll - megismétli a közleményt csak annak a bizonyos címzettnek a részére, a rövidített címzési eljárás alkalmazásával (lásd a 4.4.8 pontot), vagy ha a helyes címzés nem áll a rendelkezésére, akkor a 4.4.11.13.1 pontban leírt eljárás szerint jár el.

4.4.11.13.3 Ha a 4.4.11.13 pontban leírt eljárást alkalmazzák ismeretlen címzett esetén, és ha a közlemény feladó részében nincs hiba, akkor az állomás szolgálati közleményt kell, hogy küldjön a feladó részére. Ennek a szolgálati közleménynek a szövege tartalmazza az alábbiakat:

- 1) az SVC rövidítést;
- 2) az ADS eljárás-jelzést;
- 3) a hibás közlemény feladó részét;
- 4) egy kijelölési funkciót;
- 5) a vett közlemény első címsorát, ahogy vette;
- 6) egy kijelölési funkciót;
- 7) az UNKNOWN /ISMERETLEN/ jelölést;
- 8) az ismeretlen címzett(ek) megjelölését;
- 9) a szöveg-vége jelet.

Megjegyzés. - A következő példa a fenti eljárás alkalmazását mutatja be:

SVC→ADS→↑141335↓→CYULACAX<≡
GG→EGLLACAX→EGEHYTYX→CYAAYFYX→
CYQXACAX<≡UNKNOWN→EGEHYTYX↓<≡

4.4.11.13.4 Az ilyen szolgálati közleményt vevő állomásnak be kell szereznie a címzett pontos megjelölését, és meg kell ismételnie a közleményt a címzettnek, a rövidített címzési eljárás alkalmazásával (lásd a 4.4.8 pontot).

4.4.11.14 Ha az első átjátszó állomás észreveszi azt, hogy olyan közleményt kapott, amelynek a feladó sora sérült, vagy a feladó megjelölése teljesen hiányzik, akkor:

- a) abbahagyja a közlemény feldolgozását;
- b) szolgálati közleményt küld annak az állomásnak, amelyiktől a közleményt kapta.

4.4.11.14.1 Ennek a szolgálati közleménynek a szövege a következőket kell, hogy magába foglalja:

- 1) az SVC rövidítést;
- 2) a QTA eljárás-jelzést;
- 3) az OGN eljárás-jelzést;
- 4) a visszautasított közlemény azonosítóját;
- 5) a CORRUPT megjelölést;
- 6) a szöveg-vége jelet.

Megjegyzés. - A következő példa a fenti eljárás alkalmazását mutatja be:

SVC→QTA→OGN→ABC↑123↓→CORRUPT↓<≡

4.4.11.14.2 A 4.4.11.14.1 pontban leírt szolgálati közleményt vevő állomásnak az említett közleményért vissza kell vennie a felelősséget, és ismét fel kell, hogy adja a közleményt a hibátlan feladó résszel és új közlemény azonosítóval.

Megjegyzés. - Amikor a 4.4.11.14 pont előírásait alkalmazzák, az AFTN közlemények feladó része feldolgozó- sának minimális követelményei az alábbiak:

- 1) a dátum-idő csoport hat számjegyből kell, hogy álljon;
- 2) a feladó megjelölésének nyolc betűből kell állnia.

4.4.11.15 Ha az első átjátszó állomás észreveszi, hogy egy közleményt rossz feladó- megjelöléssel vettek, akkor az alábbiakat kell végrehajtania:

- a) abbahagyja a közlemény feldolgozását; és
- b) szolgálati közleményt küld annak az állomásnak, amelytől a közleményt vette.

4.4.11.15.1 Ezen szolgálati közlemény szövegének tartalmaznia kell:

- 1) az SVC rövidítést;
- 2) a QTA eljárás-jelzést;
- 3) az OGN eljárás-jelzés;
- 4) a visszautasított közlemény azonosítóját;
- 5) az INCORRECT jelzést; és
- 6) a szöveg-vége jelet.

Megjegyzés. - Az alábbi ITA-2 példa a fenti eljárás alkalmazását mutatja be:

SVC→QTA→OGN→ABC↑123↓→INCORRECT↓<≡

4.4.11.15.2 Egy, a 4.4.11.15.1 pontban leírt szolgálati közleményt vevő állomásnak vissza kell vennie a felelősséget az említett közleményért, ismét fel kell adnia a közleményt egy pontos feladó megjelöléssel és - ha megfelelő - egy új közlemény-azonosítóval.

Megjegyzés. - Amikor a 4.4.11.15 pont előírásait alkalmazzák, akkor a közvetítő állomás követelménye az, hogy minimumként a feladó megjelölésének első karakterét ellenőrizzék, mivel a helység jelölés első karaktere az a hely, amelynek a közleményt feladaták.

4.4.12 A szalagok előkészítése során elkövetett hibák javítása

4.4.12.1 Az olyan közlemények, amelyeknek szalagját a feladó állomáson készítik elő, ismert, kijavíthatlan hibákkal nem kerülhetnek be az AFTN hálózatba.

4.4.12.2 Ha a hibát még a közlemény szöveg-része előtt követik el, akkor a javítást úgy kell elvégezni, hogy a hibás szalagot eldobják, majd újat készítenek helyette.

4.4.12.3 Ha csak lehetséges, a közlemény szöveg-részeiben elkövetett hibákat úgy kell kijavítani, hogy a szalagot visszaléptetik és a nem kívánt részt a BETŰVÁLTÓ jellel [↓] felülírják.

4.4.12.4 Ahol a 4.4.12.3 pontban leírt eljárás nem lehetséges, ott a szöveget úgy kell javítani, hogy közvetlenül a hiba után az [→E→E→E→] hibajelzést írják, majd leírják az utolsó helyes szót vagy szócsoportot, és aztán folytatják a szalag írását.

4.4.12.5 Ha sem a 4.4.12.3, sem a 4.4.12.4 pontban leírt eljárás nem alkalmazható, mert a szövegben elkövetett hibát csak a lyukasztási folyamat későbbi szakaszában veszik észre (de még a "közlemény-vége" jel hozzáadása előtt), akkor az állomásnak a 4.4.5.5 pontban leírtak szerint kell eljárnia.

4.4.12.6 A záró résznek hibátlannak kell lennie.

4.4.13 A közlemény feladása során elkövetett hibák javítása, ha a közlemény már a készítés közben bekerül az AFTN hálózatba

4.4.13.1 Ha a közlemény már a készítés során bekerül az AFTN hálózatba, nem szabad a közleményt "közlemény vége" jellel lezárni, ha az ismert, kijavíthatlan hibákat tartalmaz.

4.4.13.2 Ha ilyen körülmények között hibát követnek el a közleményben még a szöveg-rész előtt bárhol,

akkor a befejezetlen közleményt törölni kell a $\downarrow \Leftarrow QTA \rightarrow QTA \downarrow \Leftarrow$ jelsorozat leadásával, amelyet egy teljes záró rész követ (lásd a 4.4.6 pontot).

4.4.13.3 A szövegben elkövetett, és azonnal észrevett hibákat úgy kell javítani, hogy beírják az $[-\rightarrow E \rightarrow E \rightarrow E \rightarrow]$ hibajelzést, majd az utolsó helyes szót vagy szócsoportot, aztán folytatják a közlemény beírását.

4.4.13.4 Abban az esetben, ha a szövegben elkövetett hibát csak a feladás későbbi szakaszában veszik észre, akkor az állomásnak a 4.4.5.5 pontban leírt előírások szerint kell eljárnia.

4.4.13.5 Abban az esetben, ha a szöveg feladása során nyilvánvalóvá válik, hogy a közleményt törölni kellene, akkor az állomásnak a 4.4.13.2 pontban leírt előírások szerint kell eljárnia.

4.4.14 AFTN közlemények előre meghatározott szétosztási rendszere

4.4.14.1 Ha az érintett Hatóságok (kormányzati szervek) az AFTN közlemények számára előre meghatározott szétosztási rendszer alkalmazásában állapotodnak meg, akkor az alábbiakban meghatározott rendszert kell alkalmazni.

4.4.14.2 Az Előre Meghatározott Szétosztási Címzett Kijelölést (PDAI /Predetermined Distribution Addressee Indicator/) a következőképpen kell összeállítani:

a) Az első és második betű:

Azon Állam távközlő központja Helységnev Azonosítójának első két betűje, mely állam hozzájárult a rendszer bevezetéséhez, és amely egy olyan hálózaton keresztül kapja a közleményeket, amely számára előre meghatározott továbbítási útvonal-kiválasztási felelőssége van;

b) A harmadik és negyedik betű:

A ZZ betűk, a speciális szétosztás szükségességének jelzésére;

c) A hatodik, hetedik és nyolcadik betű:

1) Az A-tól Z-ig terjedő sorozatból kiválasztott hatodik, hetedik és nyolcadik betű, amely azt az országos és/vagy nemzetközi szétosztási listá(ka)t jelöli meg, amelye(ke)t a vevő AFTN központnak kell használnia;

2) Az ötödik betű helyén az "N" és "S" betűket értelemszerűen a NOTAM illetve a SNOWTAM megjelölésére tartják fenn (lásd az Annex 15 5. Függelékét);

d) A nyolcadik betű:

Vagy a helykitöltő "X" betű, vagy az A-tól Z-ig terjedő sorozat egy betűje, amely további azonosításként szolgál az országos és/vagy nemzetközi szétosztási listá(k) megjelölésére, melye(ke)t az átvevő AFTN központnak kell használnia.

1. Megjegyzés. - Annak érdekében, hogy elkerüljék az AFTN "közlemény-eleje" jelzéssel az összetévesztés lehetőségét, a "ZC" vagy "CZ" betűkombinációk nem használhatók.

2. Megjegyzés. - Azért, hogy elkerüljék az AFTN "közlemény-vége" jelzéssel történő összetévesztés lehetőségét, az "NN" betűkombináció nem használható.

4.4.14.3 **PANS** (Légiforgalmi Szolgálatok Eljárásai). - *Az Előre Meghatározott Szétosztási Címzett Kijelöléseket (PDAIs /Predetermined Distribution Addressee Indicators/) - ha csak lehetséges - használni kell az azon Államok között küldött AFTN közleményekben, amelyek megállapodtak az előre meghatározott szétosztási rendszer használatában.*

4.4.14.4 Azokat az AFTN közleményeket, amelyek a vevő Állam által kiosztott PDAI (Előre Meghatározott Szétoztási Címzett Kijelölés) megjelöléseivel rendelkeznek, a 4.4.14.5 pontban leírt kapcsolódó címzett-listán felsorolt címzettekhez kell irányítani.

4.4.14.5 Az Államok a kiválasztott PDAI megjelöléseket és a hozzájuk tartozó címzett megjelölések listáit meg kell, hogy küldjék a következők részére::

- a) azoknak az Államoknak, amelyektől AFTN közleményeket kapnak előre meghatározott körű szétoztásra, hogy a helyes továbbítási útvonal-kiválasztást biztosíthassák; és
- b) azoknak az Államoknak, amelyek AFTN közleményeket állítanak össze előre meghatározott körű szétoztásra, hogy megkönnyítsék az újra-feladási kérelmek kezelését és segítsék a feladókat a PDAI megjelölések helyes használatában.

4.4.14.5.1 Egy PDAI-hez tartozó címzett megjelölések listájában az alábbi elemeknek kell szerepelni:

- a) címzett megjelölések nemzeti szétoztásra; vagy
- b) címzett megjelölések nemzetközi szétoztásra; vagy
- c) PDAI megjelölések nemzetközi szétoztásra; vagy
- d) az a), b) és c) elemek bármely kombinációja.

4.4.15 Közlemények formátuma - 5-ös számú Nemzetközi ABC (IA-5)

Ha az érintett Hatóságok az 5-ös számú Nemzetközi (IA-5) ABC használatában állapotok meg, akkor a 4.4.15-től a 4.4.15.3-ig terjedő pontokban leírt közlemény-formátumot kell használniuk. Az IA-5-öt használó Hatóságok felelőssége annak biztosítása, hogy alkalmazkodjanak azokhoz a szomszédos AFTN állomásokhoz, amelyek a 4.4.2 pontban leírt formátumú ITA-2 kódot használják.

Minden közleményt - a 4.4.1.8 és a 4.4.9.3 pontban leírtak kivételével - a 4.4.15.1-től a 4.4.15.6-ig terjedő pontokban leírt elemekből kell összeállítani.

1. Megjegyzés. - A 4-4. ábra mutatja be az IA-5 közlemény-formátumot.

2. Megjegyzés. - Az alább részletezett, a közlemény-formátumra vonatkozó szabványokban a következő szimbólumokat használtuk az IA-5 bizonyos jeleihez rendelt funkciók megjelölésére. (Lásd a III. Kötet, I. Rész, 8.6.1 pontját, valamint a 8-2. és 8-3. Táblázatokat.)

Jel Jelentés

- < KOCSI VISSZA (a 0/13 karakter pozíció)
- ≡ SOREMELÉS (a 0/10 karakter pozíció)
- SZÓKÖZ (a 2/0 karakter pozíció)

4.4.15.1 Fej-rész

4.4.15.1.1. A fej-rész az alábbi elemekből kell , hogy álljon:

- a) fej-rész - kezdete jel (SOH), a 0/1 karakter;
- b) közlemény-azonosító, amelynek az elemei:
 - 1) az áramkör vagy vonal azonosítója;
 - 2) csatorna-sorszám;
- c) további szolgálati információk (ha szükséges), amelynek elemei:
 - 1) egy SZÓKÖZ;
 - 2) és legfeljebb 10 karakter.

4.4.15.1.1.1 A pont-pont közötti áramkörök vagy vonalak esetén az azonosító az adó-állomás által kiválasztott és hozzárendelt három betűből áll; az első betű a vonal adó felőli végét, a második a vevő felőli végét, a harmadik pedig a csatornát azonosítja. Ha csak egy csatorna létezik, akkor az "A" betűt kell használni. Ha az állomások között több csatorna is van, akkor a csatornákat sorrendben az "A", "B", "C", stb. betűkkel kell azonosítani. Több-pontú csatornák esetében az azonosító a vonalat ellenőrző vagy vezérlő ("master") állomás által kiválasztott és hozzárendelt három betűből áll.

4.4.15.1.1.2 A 4.4.15.1.1.3 pontban leírtak kivételével, a távközlési állomásoknak minden, közvetlenül az egyik állomástól a másikhoz küldött közleménynek háromjegyű csatorna-sorszámot kell kijelölniük, amely 001-től 000-ig (mely 1000-et jelent) terjed. Minden csatornán külön kell a közleményeket sorszámozni, és minden nap 0000 órakor új számsorozatot kell kezdeni.

4.4.15.1.1.3 **Ajánlás.** - *Annak érdekében, hogy elkerülhető legyen ugyanazon sorszámok ismételt előfordulása 24 órán belül, lehetőleg meg kell engedni a csatorna-sorszámok bővítését, ha erről a vonal üzemeltetéséért felelős Hatóságok megállapodást kötöttek.*

4.4.15.1.1.4 A közlemény-azonosítót a vonalon az alábbi sorrendben kell leadni:

- a) az adó-terminál betűjele;
- b) a vevő-terminál betűjele;
- c) csatorna-azonosító betű;
- d) a csatorna-sorszám.

4.4.15.1.1.5 Meg kell engedni további szolgálati tájékoztatás beszúrását a közlemény-azonosító után, ha erről a vonal üzemeltetéséért felelős Hatóságok megállapodást kötöttek. Az ilyen további szolgálati információ elé egy SZÓKÖZT [→] kell tenni, majd ezt legfeljebb tíz karakter követheti, melyeket a közlemény fej-részébe kell beilleszteni, közvetlenül a csatorna-sorszám utolsó számjegye után, és nem tartalmazhatnak semmilyen kijelölési funkciót. Ha ilyen tájékoztatást nem szúrtak be, akkor a 4.4.15.1.1.4 pontban részletezett adatok után közvetlenül a 4.4.15.2 pontban leírt adatok következzenek.

4.4.15.2 Címzés

4.4.15.2.1 A címzés az alábbi elemekből kell, hogy álljon:

- a) kijelölési funkció [\Leftarrow];
- b) elsőbbségi jel;
- c) címzett(ek) megjelölése;
- d) kijelölési funkció [\Leftarrow].

4.4.15.2.1.1 Az elsőbbségi jelnek - a feladó által hozzárendelt - megfelelő két-betűs csoportból kell állnia a következőknek megfelelően:

Közlemény rész		A közlemény rész összetevője	Az összetevő eleme		Távgép-író jele
A F E J	FEJRÉSZ SOR (ld. 4.4.15.1.1)	A "Fejrész Kezdeté" karakter	Egy karakter (0/1)		SOH
		Közlemény azonosító	a) Egy szóköz b) Vevő terminál betűjele c) Csatorna - azonosító betű d) Csatorna sorszám	(Példa: NRA062)
		(ha szükséges) további szolgálati jelölések, tájékoztatások	a) Egy szóköz b) Nem több, mint legfeljebb a sor végéig	(Példa: 270930)	→

R É S Z	CÍMZÉS (ld. 4.4.15.2.1)	Szövegigazító funkció	Egy KOCSI-VISSZA, egy SOREMELEÉS	≡←
		Elsőbbségi jelzés	a megfelelő kétbetűs csoport	..
		Címzett(ek) megjelölése	Egy szóköz Egy nyolcbetűs csoport (Példa: → EGLLRZX → EGLLYKYX → EGLLACAD	sorban minden címzettnek
	FELADÓ RÉSZ (ld. az 4.4.15.2.2.)	Szövegigazító funkció(k)	Egy KOCSI-VISSZA, egy SOREMELEÉS	≡←
		Feladási idő	6 számjegyből álló dátum-idő csoport, amikor a közleményt továbbításra benyújtották
		Feladó megjelölése	a) Egy szóköz b) Egy nyolcbetűs csoport a feladó azonosítására	→.....
		Elsőbbségi Riasztó Jelzés (csak távgépiró üzemmódban használják Vészhelyzeti-közlemények esetén)	Öt karakter (0/7)(BEL)	
		Opcionális Fejrész információ	További adatok, legfeljebb a sor végéig. Ld. 4.4.15.2.2.6	
		Szövegigazító funkció	Egy KOCSI-VISSZA, egy SOREMELEÉS	≡←
		Szöveg eleje karakter	Egy karakter (0/2)	STX
	SZÖVEG (Ld. 4.4.15.3)	Szöveg kezdete	(ha szükséges) a címzett(ek) közelebbi megjelölése (ha szükséges) valamint mindegyik után egy KOCSI VISSZA, egy SOREMELEÉS. Az angol FROM szó (ha szükséges) (Ld.4.4.15.3.5) A feladó közelebbi megjelölése (ha szükséges) Az angol STOP szó, melyet egy KOCSI VISSZA, egy SOREMELEÉS követ (ha szükséges) (Ld. 4.4.15.3.5) és/vagy a feladó hivatkozási adata (ha használnak ilyet)	
		A közlemény szövege	A közlemény szövege, mely szöveg minden nyomtatott sorát egy KOCSI-VISSZA, egy SOREMELEÉS karakter zár, kivéve az utolsó sort (Ld. 4.4.15.3.6)	
		Megerősítés (ha szükséges)	a) Egy KOCSI-VISSZA, egy SOREMELEÉS b) a CFM rövidítés, melyet a szöveg megerősítendő része követ	
		Javítás (ha szükséges)	a) Egy KOCSI-VISSZA, egy SOREMELEÉS b) a COR rövidítés, melyet a megelőző szövegben elkövetett hibák javítása követ	
	ZÁRÓRÉSZ (Ld. 4.4.15.3.12.1)	Szövegigazító funkció	Egy KOCSI-VISSZA, egy SOREMELEÉS	≡←
		Lapemelés	Egy karakter (0/11)	VT
		“Szöveg vége” karakter	Egy karakter (0/3)	ETX

4-4. ábra Az 5-ös számú Nemzetközi ABC (IA-5)

(ez az ábra a 4.4.15 pont alatt részletezett közlemény-formátumot mutatja be)

*Elsőbbségi
jelzés*

Közlemény kategóriája

SS
DD
FF

vészhelyzeti közlemények
sürgősségi közlemények (lásd a 4.4.1.1.2 pontot)
repülésbiztonsági közlemények (lásd a 4.4.1.1.3 pontot)

GG	meteorológiai közlemények (lásd a 4.4.1.1.4 pontot)
GG	a repülések rendszerességét elősegítő közlemények (lásd a 4.4.1.1.5 pontot)
GG	légiforgalmi tájékoztató szolgálatok közleményei (lásd a 4.4.1.1.6 pontot)
KK	légiforgalmi adminisztrációs közlemények (lásd a 4.4.1.1.7 pontot)
ahogy megfelelő	szolgálati közlemények (lásd a 4.4.1.1.9 pontot)

4.4.15.2.1.2 Az elsőbbségi sorrend megegyezik a 4.4.1.2 pontban leírtakkal.

4.4.15.2.1.3 Minden címzett megjelölés elé egy SZÓKÖZt kell tenni, kivéve, ha az a második vagy harmadik címzett sorban található első ilyen címzett megjelölés. A címzett megjelölés az alábbi elemekből kell, hogy álljon:

- a célállomás négy-betűs helység jelölése;
- a címzett szervezetet (légiforgalmi hatóságot, szolgálatot, vagy légi jármű üzemeltető ügynökséget) azonosító három-betűs jelzés;
- egy további betű, amely a címzett szervezeten belül egy osztályt, részleget, vagy eljáró egységet azonosít. Az X betűt kell használni helykitöltésre, ha ilyen további azonosításra nincs szükség.

4.4.15.2.1.3.1 Ha egy közleményt olyan szervezetnek kell címezni, amelynek nem osztottak ki a 4.4.15.2.1.3 pontban leírt típusú ICAO három-betűs jelzést, akkor a célállomás négy-betűs helység jelölése után az ICAO három-betűs YYY (vagy, katonai szervezet, vagy szolgálat esetében az ICAO három-betűs YXY) jelzést kell írni. A címzett szervezet nevét ilyenkor a közlemény szövegének első elemeként kell feltüntetni. Az ICAO három-betűs YYY vagy YXY jelzés után a következő (nyolcadik) betűnek a helykitöltő X betűnek kell lennie.

4.4.15.2.1.3.2 Amikor egy közleményt egy repülésben lévő légi járműnek kell megcímezni, és a közlemény - mielőtt a Légiforgalmi Mozgó Szolgálat továbbítaná - útjának egy részét az AFTN hálózaton keresztül teszi meg, akkor annak a légiforgalmi állomásnak a helység jelölése után, amelynek továbbítania kell a közleményt a légi jármű részére, az ICAO három-betűs ZZZ jelzést kell írni. Ezután a légi jármű azonosítóját a közlemény szövegrészének első elemeként kell feltüntetni. Az ICAO három-betűs ZZZ jelzés után a következő (nyolcadik) betűnek a helykitöltő X betűnek kell lennie.

4.4.15.2.1.4 A teljes címzés a nyomtatott példányon legfeljebb három sort foglalhat el, és a 4.4.16 pontban leírtak kivételével, külön címzett megjelölést kell használni minden egyes címzetre, akár egy helyen találhatóak azok, akár nem.

4.4.15.2.1.5 A címzett megjelölés csoportok befejezése után közvetlenül egy kijelölési funkciót kell beilleszteni.

4.4.15.2.1.6 Ha a közleményt továbbításra nyomtatott formában veszik át, és a közlemény több címzett megjelölést tartalmaz, mint amennyi a nyomtatott lapon három sorban elfér, akkor az ilyen közleményeket, továbbküldés előtt két vagy több közleményre kell bontani, amelyek már megfelelnek a 4.4.15.2.1.5 pont előírásainak. Az ilyen átalakítás során - amennyire az gyakorlatilag lehetséges - a címzett-megjelöléseket olyan sorrendbe kell rendezni, hogy a soron- következő távközlési központokban a lehető legkevesebb számú újra-feladásra legyen szükség.

4.4.15.2.2 Feladó rész

A feladó résznek az alábbi elemekből kell állnia:

- feladási idő;
- feladó megjelölése;

- c) elsőbbségi jelzés (ha szükséges);
- d) választható fej-rész információ;
- e) kijelölési funkció [\leq];
- f) szöveg-kezdetek karakter, a 0/2 karakter (STX).

4.4.15.2.2.1 A feladási idő egy hat-számjegyű dátum-idő csoportból kell, hogy felépüljön, mely azt jelzi, hogy a közleményt feladásra mikor nyújtották be (lásd a 3.4.2 pontot).

4.4.15.2.2.2 A feladó megjelölése, amely elé közvetlenül egy SZÓKÖZt kell tenni, a következő elemekből kell, hogy álljon:

- a) a feladás helyének négy-betűs helység jelölése;
- b) a közleményt feladó szervezetet/hatáskört (légitörvényhatóságot, légitörvényhatóságot, légitörvényhatóságot vagy légitörvényhatóságot) azonosító három-betűs jelzés;
- c) egy további betű, amely a feladó szervezetben belül egy osztályt, részleget vagy eljáró egységet azonosít. Az X betűt kell használni helykitöltésre, ha ilyen további azonosításra nincs szükség.

4.4.15.2.2.3 Ahol a közlemény feladója olyan szervezet, amelynek nem osztották ki a 4.4.15.2.2.2 pontban leírt típusú ICAO három-betűs jelzést, a feladás helyének négy-betűs helység jelölése után azonnal az ICAO három-betűs YYY jelzést és a helykitöltő X betűt kell írni (vagy, katonai szervezet vagy szervezet esetében az ICAO három-betűs YXY jelzést és a helykitöltő X betűt kell írni). A szervezet (vagy katonai szervezet) nevét ezután a közlemény szövegének első elemeként kell feltüntetni.

4.4.15.2.2.3.1 Az AFTN-en továbbított olyan közlemények számára, amelyeket egy másik hálózatban adtak föl, ki kell jelölni egy érvényes AFTN feladó megjelölést, amelyet - megegyezés alapján - az AFTN-t a külső hálózattal összekötő relé- (relay), vagy kapu- (gateway) berendezés használ.

4.4.15.2.2.4 Ha a közlemény feladója egy repülésben lévő légitörvényhatóságot, és a közleményt útvonalának egy részén az AFTN hálózaton keresztül kell tovább-küldeni, mielőtt kézbesíteni lehetne, akkor a feladó megjelölése annak a légitörvényhatóságnak a négy-betűs helység jelölése, amely a közleményt az AFTN-nek továbbította, majd az ICAO három-betűs ZZZ jelzés és a helykitöltő X betű következik. A légitörvényhatóságot azonosítóját (hívójelét) ezután a közlemény szövegének első elemeként kell megadni.

4.4.15.2.2.5 Az elsőbbségi jelzést csak vészhelyzeti közlemények esetében kell használni. Amikor használják, akkor öt egymás után következő BEL (0/7, csengő) karakterből kell, hogy álljon.

Megjegyzés.- Az elsőbbségi jelzés a vevő távgépíró-készülékben lévő csengőt (figyelemfelkeltő jelzést) szolgáltatója meg, eltérően a teljesen automatikus távközlési állomások esetén, melyek hasonló figyelmeztető jelzést adhatnak az SS sürgősségi jelzés észlelésekor, ezáltal riasztják az átjátszó központokban a felügyelő személyzetet, az alárendelt állomásokon pedig a kezelő személyzet figyelmét, és így a közleményre azonnali figyelmet fordíthatnak.

4.4.15.2.2.6 A feladó sorban további szabadon választható adatok közlését is meg kell engedni, feltéve, hogy teljes hossza nem haladja meg a 69 karaktert, és hogy ez az érintett Hatóságok megállapodásának tárgyát képezi.

4.4.15.2.2.6.1 **Ajánlás.** - A szabadon választható adatmező kezdetét egy SZÓKÖZzel, a végét egy kijelölési funkcióval kell jelezni.

4.4.15.2.2.6.2 **Ajánlás.** - Ha egy közleményben a 'forrás' és a 'cél' címzések között további címzési információk cseréje szükséges, akkor azt lehetőleg a szabadon választható adatmezőben (ODF) tegyék, az

alábbi meghatározott formátumban:

- a) a kiegészítő címzés funkció paraméter-kódját egy egyes karakterrel és egy ponttal (.) jelezzék;*
- b) ezután három módosító karakter és egy egyenlőségjel (=) következzen és a kiadott 8-betűs ICAO címzés; majd*
- c) a kiegészítő címzés paraméter-mezőjét egy kötőjellel (-) zárják le.*

4.4.15.2.2.6.2.1 Ajánlás. - *Amikor a szolgálati közleményekre, vagy kérdésekre a külön cím nem egyezik meg a feladó megjelölésével, akkor lehetőleg az SVC módosító jelzést kell használni.*

4.4.15.2.2.7 A feladó részt egy kijelölési funkcióval [\leq] és a "szöveg-kezdet" (STX) (0/2) karakterrel kell lezárni.

4.4.15.3 Szöveg

4.4.15.3.1 A közlemények szövegét a 4.1.2 pont előírásainak megfelelően kell megfogalmazni, és az STX és az ETX között lévő valamennyi adatból kell állnia.

Megjegyzés.- Ha a közlemény szövegét nem kell ITA-2 kódba és formátumba átalakítani, és nem ütközik azokkal az ICAO közlemény típusokkal vagy formátumokkal, amelyek a PANS - ATM-ben (Doc 4444) vannak leírva, a Hatóságok teljes mértékben kihasználhatják az 5-ös számú Nemzetközi ABC-ben (IA-5) rendelkezésre álló karaktereket.

4.4.15.3.2 Ha feladóra vonatkozó hivatkozási adatot használnak, akkor azt a szöveg elejére kell tenni, kivéve a 4.4.15.3.3 és a 4.4.15.3.4 pontban megadottakat.

4.4.15.3.3 Ha a címzett megjelölés második elemét, az YXY, azYYY vagy a ZZZ három-betűs ICAO jelölés alkotja (lásd a 4.4.15.2.1.3.1 és a 4.4.15.2.1.3.2 pontokat), és ezért szükségessé válik a szövegben a közlemény címzettjének közlése, akkor ezt az azonosító karakter-csoportot a feladóra való hivatkozás elé kell írni (ha van ilyen), és ezzel ez a szöveg első elemévé válik.

4.4.15.3.4 Ha a feladó megjelölés második elemét az YXY, az YYY vagy a ZZZ három-betűs ICAO jelzés alkotja (lásd a 4.4.15.2.2.3 és 4.4.15.2.2.4 pontokat), és ezért szükségessé válik a szövegben a közleményt feladó szervezet (vagy katonai szolgálat), vagy a légi jármű nevének közlése, akkor ezt az azonosítót a szöveg első elemeként kell megadni.

4.4.15.3.5 Amikor a 4.4.15.3.3 és a 4.4.15.3.4 pontok előírásait alkalmazzák olyan közlemények esetében, amelyekben az ICAO három-betűs YXY, YYY vagy ZZZ jelzést két vagy több különböző szervezet (vagy katonai szolgálat) megjelölésére is használták, akkor a szövegben a további azonosítók sorrendje meg kell, hogy egyezzen a közlemény címzés- és címzett-megjelölésében használt teljes sorrenddel. Ilyen esetben minden címzett megjelölés után egy kijelölési funkciót kell tenni. A közleményt feladó (YXY, YYY vagy ZZZ jelzéssel megjelölt) szervezet neve elé ilyenkor a "FROM" szót kell írni. Az azonosítók után, a szöveg többi része elé, a "STOP" szót kell írni, amelyet egy kijelölési funkció kell, hogy kövessen.

4.4.15.3.6 A szöveg minden nyomtatott sora után egy kijelölési funkciót kell küldeni. A távgépíró üzemben - ha a szöveg egy részét meg kívánják erősíteni, akkor - a megerősítést az utolsó szöveg-csoporttól egy kijelölési funkcióval kell elválasztani [\leq], és ezt a CFM rövidítéssel kell jelezni, amely után a megerősített szöveg-rész következik.

4.4.15.3.7 Ha a közleményeket "off-line", hálózati kapcsolat nélküli üzemmódban, vagyis papírszalag

lyukasztásával készítik el, akkor a szövegben elkövetett hibákat úgy kell kijavítani, hogy visszaléptetik, és a hibás karaktereket a DEL (7/15) karakterrel írják felül.

4.4.15.3.8 "On-line" üzemmódban (azaz hálózati kapcsolatban), a szövegben elkövetett hibákat úgy kell javítani, hogy közvetlenül a hiba után beszúrják az →E→E→E→ jel-sorozatot, majd újragépelik az utolsó helyes szót (vagy szócsoportot).

4.4.15.3.9 Ha nem fedezik fel, csak a feladási folyamat későbbi fázisában, hogy a szövegben hiba történt, akkor a javítást az utolsó szöveg-csoporttól, vagy megerősítéstől (ha van ilyen) egy kijelölési funkcióval [\Leftarrow] kell elválasztani. Ezután a COR rövidítésnek és a javított szövegnek kell következnie.

4.4.15.3.10 Az állomásoknak el kell végezniük a nyomtatott példányon minden jelzett javítást, mielőtt a közleményt helyben kézbesítik, vagy kézi üzemeltetésű vonalra vinnék át.

4.4.15.3.11 Az AFTN feladó állomás által begépelte szövegek nem lehetnek 1800 karakternél hosszabbak. Az AFTN feladó állomásnak az 1800 karakternél hosszabb AFTN közleményeket külön közleményekre bontott formában kell, hogy feladja. A II. kötet "B" melléklete tartalmaz útmutató anyagot arra vonatkozóan, hogy egy hosszú közleményt hogyan kell különálló közleményekre bontani. Ha a közleményeket vagy adatokat csak közepes, vagy nagy sebességű vonalakon továbbítják, akkor a szöveg lehet 1800 karakternél hosszabb is, feltéve, ha ettől a hálózat, vagy a vonal teljesítmény-karakterisztikája nem romlik, és ha erről az érintett Hatóságok megállapodást kötöttek.

Megjegyzés.- A karakterek számába beleszámít a szöveg-formátum minden nyomtatható és nem nyomtatható (vezérlő) karaktere, amelyek a „szöveg-eleje” jel és a záró rész első kijelölési funkciója között vannak, de ezeket az előbbieket kivéve.

4.4.15.3.12 Záró rész

4.4.15.3.12.1 A közlemény záró része az alábbi elemekből kell, hogy álljon, a megadott sorrendben:

- a) egy kijelölési funkció [\Leftarrow] a szöveg utolsó sora után;
- b) lap-emelés karakter, a 0/11 karakter (VT / Függőleges Tabulátor/);
- c) szöveg-vége karakter, 0/3 (ETX).

4.4.15.3.12.1.1 **Ajánlás.** - Az állomás 5-ös számú Nemzetközi ABC-t (IA-5) használó terminál-berendezései (lapnyomtatók) lehetőség szerint legyenek képesek arra, hogy elegendő számú soremelés jelet generáljanak a helyi állomás számára, ha FÜGGŐLEGES TABULÁTOR (0/11) karaktert vesznek.

4.4.15.3.12.1.2 **Ajánlás.** - Ha a közlemény nem halad át ITA-2 kódot használó AFTN hálózati szakaszokon, vagy ha a Hatóságok intézkedtek arról, hogy a közleményhez automatikusan hozzáadják a második kocsi vissza jelet, mielőtt egy ITA-2 kódot használó vonalra küldik a közleményt, akkor a kijelölési funkcióban és a sor- vége funkcióban megengedhető az egy kocsi vissza jel használata, ha erről az érintett Hatóságok megállapodást kötöttek.

4.4.15.3.12.1.3 Az AFTN feladó állomás által benyújtott közlemények nem lehetnek 2100 karakternél hosszabbak.

Megjegyzés.- A karakterek számába beleszámít minden nyomtatható és nem nyomtatható (vezérlő) karakter, amely a közleményben található, beleértve a fejrész-kezdetet (SOH /Start-of-Heading/) karaktertől a szöveg-vége karakterig.

4.4.15.4 A 4.4.15.5 - 4.4.15.6 és a 4.4.16 pontokban leírt eseteket kivéve, az IA-5 kódban írt közleményekre a 4.4.8 és a 4.4.9-től a 4.4.13-ig terjedő pontokban leírt eljárásokat kell alkalmazni.

4.4.15.5 *Csatorna-ellenőrző adások.* Abban az esetben, ha a csatorna állapotának folyamatos ellenőrzése nem biztosított, a távgépíró-vonalakon az alábbi jelsorozatot kell rendszeres időközönként leadni:

- | | |
|-----------------------|----------------------------------|
| 1) fejrész-sor | (lásd a 4.4.15.1.1 pontot);
S |
| 2) kijelölési funkció | T ;
X |
| 3) az eljárás-jelzés | CH ;

E |
| 4) kijelölési funkció | T .
X |

A vevő állomásnak ezután ellenőriznie kell a bejövő adás azonosítóját, hogy megbizonyosodjon arról, beleillik-e az az azon a csatornán vett adások sorozatába.

Megjegyzés. - Ennek az eljárásnak az alkalmazása bizonyos mértékig biztosítani képes a csatornán az adások folytonosságának fenntartását; ennél azonban sokkal kedvezőbb a folyamatosan ellenőrzött csatorna használata, mivel ezzel az adatok sértetlensége is javul.

4.4.15.5.1 **Ajánlás.** - *Ha egy vonal az adott pillanatban nem foglalt és nem folyamatosan ellenőrzött, akkor az ellenőrzést a 4.4.15.5 pontban leírt adást lehetőség szerint minden órában, minden óra 20 perckor és minden óra 40 perckor végezzék el (H + 00; H + 20; H + 40).*

4.4.15.6 A vészhelyzeti közlemények (distress messages) (SS elsőbbségi jelzéssel, lásd a 4.4.1.1.1 pontot) vételét az AFTN célállomásnak egyedileg kell nyugtáznia úgy, hogy szolgálati közleményt (lásd a 4.4.1.1.9 pontot) küld a feladó AFTN állomásnak. A vétel nyugtázását az AFTN feladó állomásnak címzett teljes közlemény formájában kell elvégezni, amelyet SS elsőbbségi jelzéssel és az ehhez kapcsolódó sürgősségi figyelem-felhívó jelzéssel (lásd a 4.4.16.2.2.5 pontot) kell ellátni. A közlemény szövege a következő kell, hogy legyen:

- 1) az R eljárás-jelzés;
- 2) a nyugtázott közlemény feladó-sora (lásd a 4.4.15.2.2 pontot), az elsőbbségi figyelem-felhívó jelzés, vagy a szabadon választható fej-rész információk nélkül;
- 3) a záró rész (lásd a 4.4.15.3.12.1 pontot).

Megjegyzés. - Az alábbi példa a 4.4.15.6 pontban leírt eljárás alkalmazását mutatja be:

Fej-rész (lásd a 4.4.15.1.1 pontot)

<≡ SS → LECBZRZX <≡

121322 → EGLLYFYX (elsőbbségi figyelem-felhívó jelzés) <≡

S

TR → 121319 → LECBZRZX <≡

X

Záró rész (lásd a 4.4.15.3.12.1 pontot).

4.4.16 Intézkedések abban az esetben, ha a számítógépes AFTN átjátszó állomás sérült, IA-5 kódú

közleményt talál.

4.4.16.1 A folyamatosan ellenőrzött csatornákon a sérülés észlelése és annak javítása az összeköttetést ellenőrző protokoll feladata kell, hogy legyen, ezért ilyenkor a későbbi szolgálati közlemények, vagy a "CHECK TEXT NEW ENDING ADDED" ("ellenőrizze a szöveget, a közlemény új záró részt kapott") szövegű közlemények küldésére nincs szükség.

4.4.16.2 Azokon a csatornákon, melyeken nem alkalmaznak folyamatos ellenőrzést, az átjátszó állomásnak az alábbi eljárásokat kell követnie:

4.4.16.2.1 Ha egy közlemény vétele közben az átjátszó állomás azt észleli, hogy a közlemény - még a "szöveg-vége" karakter előtt - valamelyik ponton megsérült, akkor:
1) a közlemény tovább-küldésére vonatkozó kötelezettségét érvényteleníti;
2) szolgálati közleményt kell küldenie a közleményt továbbító állomásnak, amelyben a közlemény ismételt feladását kéri.

Megjegyzés. - Az alábbi példa bemutatja egy ilyen szolgálati közlemény tipikus szövegét, amelyben egy sérült közleménnyel kapcsolatban a fenti eljárást alkalmazták:
SVC→QTA→RPT→ABC 123 (zárór ész - lásd a 4.4.15.3.12.1 pontot)

4.4.16.2.2 Amikor a 4.4.16.2.1 pont előírásait alkalmazzák, a szolgálati közleményt vevő állomás újra magára kell, hogy vállalja az említett közleményért a felelősséget, egy új - (azaz sorrendileg helyes) - közlemény-azonosítóval (lásd a 4.4.15.2.1 pontot). Ha ennek az állomásnak nem áll rendelkezésére az eredeti közlemény hibátlan példánya, akkor egy közleményt kell küldenie a feladónak, akit a sérült közlemény feladó megjelölése azonosít, amelyben a hibásan vett közlemény ismétlését kéri.

Megjegyzés. - Az alábbi példa bemutatja egy ilyen szolgálati közlemény tipikus szövegét, amelyben a fenti eljárást alkalmazták egy sérült közleménnyel kapcsolatban, amelynek feladó része "141335 CYULACAX" volt:

SVC→QTA→RPT→141335→CYULACAX
(zárór ész - lásd 4.4.15.3.12.1)

4.4.16.3 Ha egy átjátszó állomás a közlemény szöveg-részének leadása után észleli, hogy a közleményben nincs teljes szöveg-vége karakter, de gyakorlatilag nincs lehetősége kideríteni, hogy a hiba csak a szöveg-vége karaktert érintette, vagy a hiba következtében az eredeti szöveg egy része is elveszett, akkor a csatornára a következő üzenetet küldi:

- 1) <≡CHECK≡TEXT≡
NEW→ENDING→ADDED
- 2) a saját állomás azonosítója;
- 3) (záró rész - lásd a 4.4.15.3.12.1 pontot).

4.4.17 AFTN közlemények továbbítása kód- és bájt-független vonalakon és hálózatokon

Amikor az AFTN közleményeket az AFS (Légiforgalmi Állandóhelyű Szolgálat /Aeronautical Fixed Service/) kód- és bájt-független vonalain és hálózatain továbbítják, az alábbi előírásokat kell alkalmazni.

4.4.17.1 A 4.4.17.3 pontban leírtakat kivéve, a közlemény fej-rész sorát el kell hagyni. A közleménynek egy kijelölési funkcióval kell kezdődnie, amelyet a címzés követ.

4.4.17.2 A közleménynek teljes záró résszel kell végződnie.

4.4.17.3 **Ajánlás.** - *Műszaki ellenőrzés céljára a belépő központoknak lehetőség szerint meg kell engedni, hogy további adatokat küldjenek a vonalra, a közlemény első kijelölési funkciója előtt és/vagy záró része után. Az ilyen adatokat a vevő állomás figyelmen kívül hagyhatja.*

4.4.17.3.1 Amikor a 4.4.17.3 pont előírásait alkalmazzák, a hozzáfűzött kiegészítő adatok között nem fordulhat elő sem KOCSI-VISSZA, sem SOREMELÉS karakter, sem a 4.1.2.4 pontban felsorolt bármelyik kombináció.

4.5 Az ICAO Közös Adattovábbító Hálózata (CIDIN)

1. *Megjegyzés.* - *Az ICAO Közös Adattovábbító Hálózata (CIDIN) /Common ICAO Data Interchange Network/ egyedi alkalmazásokból és a föld-föld közlemények cseréjére létesített, összeköttetést biztosító szolgáltatásokból épül fel, a Nemzetközi Táviró és Távbeszélő Bizottság (CCITT) /Comite Consultatif International Telegraphique et Telephonique/ X.25 Ajánlásán alapuló protokollokat használ, hogy ezzel kód- és bájtfüggetlen kommunikációs hátteret, eszközöket biztosíthasson.*

2. *Megjegyzés.* - *Az ICAO Közös Adattovábbító Hálózatának (CIDIN) legfontosabb célja az, hogy javítsa az AFTN-t, valamint hogy támogassa a nagyméretű közlemények továbbítását és a rendszerrel szemben nagyobb követelményeket támogató alkalmazások működését, mint például amilyen az Üzemeltetési Meteorológiai Információ-szolgáltatás (OPMET) is, két vagy több földi rendszer között.*

3. *Megjegyzés.* - *Az Európában alkalmazott CIDIN összeköttetési eljárásokat részletesen az EUR CIDIN Kézikönyv mutatja be.*

4.6 Az ATS /Légiforgalmi Szolgálatok/ Közleményeit Kezelő Szolgáltatás (ATSMHS)

Az ATS /Légiforgalmi Szolgálatok/ közleményeit kezelő szolgáltató (ATSMHS) alkalmazás, ATS közlemény szolgáltatását kell igénybe venni a felhasználók közötti ATS közlemények cseréje céljából az ATN (Légiforgalmi Távközlési Hálózat /Aeronautical Telecommunication Network/) hálózatok közötti összeköttetéseken keresztül.

1. *Megjegyzés.* - *Az ATS (Légiforgalmi Szolgálatok) közlemények kezelését végző számítógépes szolgáltatói alkalmazásban az "ATS közlemény szolgáltatás" (ATS message service) célja az, hogy a közleményekkel kapcsolatosan általános szolgáltatásokat biztosítson az ATN Internet Összeköttetési Szolgáltatásán /ATN Internet Communication Service/ (ICS) keresztül. Ez adott esetben összeköttetési rendszerként használható, melyben a felhasználók számítógépes alkalmazásai (programjai) az ATN-en keresztül kommunikálnak egymással. Ezt például meg lehet valósítani az ATS közlemény szolgáltatáshoz kapcsolódó Felhasználói Program Interfészek /azaz összeköttetési kapcsolat-rendszerek/ (API = Application Program/me/ Interfaces) segítségével.*

2. *Megjegyzés.* - *Az ATS közlemények kezelését végző számítógépes szolgáltatói alkalmazás részletes leírása a Légiforgalmi Távközlési Hálózat (ATN) /Aeronautical Telecommunication Network/ Műszaki Előírások Kézikönyvében (Doc 9705), a III. Al-kötetben található.*

3. *Megjegyzés.* - *Az "ATS közlemény szolgáltatás"-t (ATS message service) - az ATN Internetes Összeköttetési Szolgáltatásán keresztül - az ISO/IEC (Nemzetközi Szabványügyi Szervezet/Nemzetközi Elektrotechnikai Bizottság /International Organization for Standardization/International Electrotechnical Commission/) 10021-es, valamint az ITU-T (Nemzetközi Távközlési Unió - Távközlési Szabványosítási Szektora /International Telecommunication Union - Telecommunication Standardization Sector/) X.400-as*

előírása, és a Légiforgalmi Távközlési Hálózat (ATN) /Aeronautical Telecommunication Network/ Műszaki Előírásokkal foglalkozó Kézikönyvben (Doc 9705) található további követelmények alapján megvalósított közlemények kezelését végző számítógépes szolgáltatói alkalmazásokkal biztosítják. A két dokumentum-sorozat, azaz az ISO/IEC MOTIS (Nemzetközi Szabványügyi Szervezet/Nemzetközi Elektrotechnikai Bizottság, Közlemény-Központú Szöveg Közvetítő Rendszer /Message-Oriented Text Interchange System/) nemzetközi szabványai és az ITU-T X.400-as Ajánlásainak Sorozata (1988, vagy későbbi) elvben igazodik egymáshoz. Azonban csekély számban léteznek eltérések. Az előbb említett dokumentumban - ahol alkalmazható - hivatkozások találhatóak a vonatkozó ISO Nemzetközi Szabványokra és a Nemzetközi Szabványosítási Profilokra, Feladatkörökre (ISP /International Standardized Profiles/). Ahol szükséges, például a kölcsönös együttműködés okán, vagy, hogy a különbségeket kihangsúlyozzák, oda hivatkozásokat helyeztek el a kapcsolódó X.400 Ajánlásokra.

4. Megjegyzés. - Az ATS Közleményeket Kezelő szolgáltatásokat megvalósító alábbi ATN végfelhasználói rendszer ("end system") típusokat határozták meg a Légiforgalmi Távközlési Hálózat (ATN /Aeronautical Telecommunication Network/) Műszaki Előírásokkal foglalkozó Kézikönyv (Doc 9705), III. Alkötetében:

- 1) egy ATS közlemény központi kiszolgáló egység /szerver/;
- 2) egy ATS közlemény felhasználói ügynökség;
- 3) egy AFTN / AMHS (Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat / ATS Közlemény Kezelő Rendszer /ATS message handling system/) közötti átjáró kapu (gateway); és
- 4) a CIDIN/AMHS (az ICAO Közös Adat-továbbító Hálózata /Common ICAO Data Interchange Network/ ATS Közlemény Kezelő Rendszer /ATS message handling system/) közötti átjáró kapu (gateway).

Az előbbieken felsorolt bármely két ATN végfelhasználói rendszer között kapcsolatot lehet teremteni az Internetes Összeköttetési Szolgáltatáson keresztül (lásd a 4-1 Táblázatot).

4-1. táblázat – Az ATS Közleményeket Kezelő szolgáltatásokat megvalósító ATN végfelhasználói rendszerek közötti összeköttetés

ATN 1. Végfelhasználói Rendszer	ATN 2. Végfelhasználói Rendszer
ATS Közlemény Szerver	ATS Közlemény Szerver
ATS Közlemény Szerver	AFTN/AMHS közötti átjáró kapu (gateway)
ATS Közlemény Szerver	CIDIN/AMHS közötti átjáró kapu (gateway)
ATS Közlemény Szerver	ATS Közlemény Felhasználói Ügynökség
AFTN/AMHS közötti átjáró kapu (gateway)	AFTN/AMHS közötti átjáró kapu (gateway)
CIDIN/AMHS közötti átjáró kapu (gateway)	CIDIN/AMHS közötti átjáró kapu (gateway)
CIDIN/AMHS közötti átjáró kapu (gateway)	AFTN/AMHS közötti átjáró kapu (gateway)

4.7 Központok-közötti Összeköttetés (ICC)

A központok-közötti összeköttetési (ICC) alkalmazások készletét kell alkalmazni az ATS közlemények cseréjére a Légiforgalmi Szolgálatok felhasználói között az ATN Interneten keresztül.

1. Megjegyzés. - Az ICC alkalmazások készlete lehetővé teszi az információk cseréjét az alábbi üzemeltetési szolgáltatások támogatására:

- a) repülés bejelentése;
- b) repülés koordinációja;
- c) irányítás átadása és rádió-összeköttetés átadása;
- d) repülés tervezés;
- e) légtér-gazdálkodás; és
- f) áramlás-szabályozás.

2. Megjegyzés. - Az ICC készlet számára kifejlesztett alkalmazások közül az első az ATS Berendezések Közötti Adat-összeköttetés (AIDC /ATS Interfacility Data Communication/)

3. Megjegyzés. - Az AIDC alkalmazás az olyan információk cseréjét biztosítja ATS egységek között (ATSUs /ATS Units/), mellyel támogatja az olyan kritikus légiforgalmi irányítási (ATC) funkciókat, mint amilyen a repülési adatok továbbítása az olyan légijárművekről, amelyek a FIR (Repülés-Tájékoztató Körzet /Flight Information Region/) határához közelednek, a határ átrepülési feltételeinek koordinálása, valamint az irányítási felelősség és az összeköttetés átadása.

4. Megjegyzés. - Az AIDC alkalmazás részletes specifikációja a Légiforgalmi Távközlési Hálózat (ATN /Aeronautical Telecommunication Network/) Műszaki Előírásaival foglalkozó Kézikönyvének (Doc 9705), III. Alkötetében található.

5. Megjegyzés. - Az AIDC alkalmazás csak szigorúan ATC alkalmazás, az ATS egységek közötti taktikai irányítási tájékoztatások, adatok cseréjére. Ez az alkalmazás nem támogatja az információ-cserét más berendezésekkel, intézményekkel.

6. Megjegyzés. - Az AIDC alkalmazás az alábbi üzemeltetési szolgáltatásokat támogatja:

- a) repülés bejelentése;
- b) repülés koordinációja;
- c) a közvetlen irányítási felelősség átadása;
- d) a rádió-összeköttetés átadása; és
- e) általános információk továbbítása (repüléssel kapcsolatos adatok, vagy kötetlen szöveges üzenetek, közlemények, azaz nem kötött formátumú közlemény).

5. FEJEZET: LÉGIFORGALMI MOZGÓ SZOLGÁLAT – BESZÉD-ÜZEMŰ ÖSSZEKÖTTETÉSEK

5.1 Általános rész

Megjegyzés: Ezen rendelkezések értelmében a légiforgalmi mozgó szolgálatra alkalmazható összeköttetési eljárások - ahogy megfelelő - a légiforgalmi mozgó-műholdas szolgálatra is alkalmazhatók.

5.1.1 Bármilyen összeköttetés során, mindenkor a legmagasabb fokú fegyelmet kell tanúsítani.

5.1.1.1 Minden olyan helyzetben, amelyek esetére szabványos ICAO kifejezéseket határoztak meg, ezeket a kifejezéseket kell alkalmazni. Csak ha a szabványos kifejezések egy szándékolt átvitelre nem alkalmazhatók, akkor kell köznyelvet használni.

Megjegyzés. - Részletes nyelvismereti követelmények az Annex 1, Függelékében vannak feltüntetve.

5.1.1.2 Az 5.1.8 pontban meghatározott közleményeken kívül, kerülni kell a közlemények továbbítását a légiforgalmi mozgó szolgálat frekvenciáin akkor, amikor a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat is képes a

szándékolt célokat kielégíteni.

5.1.1.3 Ajánlás. - Valamennyi összeköttetés során tekintetbe kell venni az emberi teljesítőképesség azon korlátainak következményeit, melyek hatással lehetnek a közlemények hibátlan vételére és megértésére.

Megjegyzés. - *Az emberi teljesítőképességgel foglalkozó tájékoztató anyag az Emberi Tényezők Képzési Kézikönyvben (Doc 9683) található.*

5.1.2 Amikor arra van szükség, hogy egy légi jármű állomás ellenőrzés vagy beállítás céljából adjon jeleket, - amelyek valószínűleg zavart fognak okozni egy szomszédos légiforgalmi állomás munkájában, - akkor ki kell kérni az illető állomás beleegyezését, mielőtt a jeleket leadják. Az ilyen adásokat a minimálisra kell korlátozni.

5.1.3 Amikor arra van szükség, hogy a légiforgalmi mozgó szolgálat egy állomása ellenőrző-jeleket adjon, akár az adó beállítására egy hívás előtt, akár a vevő beállítására, az ilyen jelek nem tarthatnak 10 másodpercnél tovább, tartalmát pedig a rádió-távbeszélő használata esetén kimondott számokból kell összeállítani (ONE/egy/, TWO/kettő/, THREE/három/, stb.), amelyeket az ellenőrző-jeleket adó állomás hívójele követ. Az ilyen adásokat a minimálisra kell korlátozni.

5.1.4 Ha egyéb előírás másképp nem rendelkezik, az összeköttetés felvétele annak az állomásnak a kötelessége, amelynek továbbítandó közleménye van.

Megjegyzés. - *Azokra az esetekre, amikor SELCAL berendezést használnak, az összeköttetés felvételére vonatkozó eljárásokat az 5.2.4 pont foglalja magába.*

5.1.5 Ajánlás. - *Egy légiforgalmi állomás meghívása után legalább 10 másodperces szünet tartandó a második hívás előtt. Ennek célja a fölösleges hívások kiküszöbölése azon idő alatt, amíg a légiforgalmi állomás felkészül a legelső hívás megválaszolására.*

5.1.6 Ha egy légiforgalmi állomást egyszerre több légi jármű állomás is hív, a légiforgalmi állomásnak kell eldönteni, hogy a légi járműveknek milyen sorrendben kell folytatniuk a közlemény-váltást.

5.1.7 A légi jármű állomások közötti összeköttetés során a közlemény-váltás időtartamát a vevő légi jármű állomásnak kell meghatároznia, kivéve ha egy légiforgalmi állomás belép az összeköttetésbe. Ha az ilyen közlemény-váltás ATS frekvencián történne, akkor előzetesen kérni kell a légiforgalmi állomás beleegyezését. Rövid közlemény-váltásokhoz nem kell ilyen engedélyt kérni.

5.1.8 Közlemény-kategóriák

A légiforgalmi mozgó szolgálat által kezelt közlemények fajtáit, valamint az összeköttetés felvételekor és a közlemény-váltáskor alkalmazandó elsőbbségi sorrendet az alábbi táblázat tartalmazza.

Közlemény-kategória és elsőbbségi sorrend

Rádiótávbeszélő jelzés

a) Vészhelyzeti hívások, vészhelyzeti közlemények és vészhelyzeti forgalmazás

MAYDAY

b) Sürgősségi közlemények, beleértve azokat a PAN, PAN vagy PAN, PAN MEDICAL közleményeket is, melyeket

a betegszállító légi jármű jelzés előzött meg

- | | |
|--|-------|
| c) Irányméréssel kapcsolatos közlemények | ----- |
| d) Repülésbiztonsággal kapcsolatos közlemények | ----- |
| e) Meteorológiai közlemények | ----- |
| f) Repülések rendszerességével kapcsolatos közlemények | ----- |

1. Megjegyzés. - A jogtalan beavatkozásra vonatkozó közlemények olyan kivételes körülményeket feltételeznek, amelyek esetleg megakadályozhatják az olyan elfogadott, megszokott közlemény-váltási eljárások alkalmazását, amelyek alapján a közlemények kategóriáját és elsőbbségét általában meghatározzák.

2. Megjegyzés. - A NOTAM-ok a c)-tól f)-ig bármelyik sürgősségi kategóriába tartozhatnak. A NOTAM besorolását az határozza meg, hogy mi a tartalma, és hogy mennyire fontos az érintett légi jármű(vek) számára.

5.1.8.1 A vészhelyzeti közleményeket és a vészhelyzeti forgalmazást az 5.3 pont előírásai szerint kell kezelni.

5.1.8.2 A sürgősségi közleményeket és sürgősségi forgalmazást, beleértve azokat a közleményeket is, amelyeket a betegszállító légi jármű jelzéssel vezettek be, az 5.3 pont előírásai szerint kell kezelni.

Megjegyzés. - A "betegszállító" (medical transports) kifejezést az 1949-es Genfi Egyezmény és Kiegészítő Jegyzőkönyvei határozták meg (lásd még az RR S33 III. Rész), a következő jelentéssel: "bármely földi, vízi vagy légi közlekedési eszköz, akár polgári, akár katonai, ideiglenes vagy állandó, amelyet kizárólagosan egészségügyi szállításra (medical transportation) jelöltek ki, és amely a konfliktusban résztvevő valamelyik Fél illetékes hatóságának ellenőrzése alatt áll."

5.1.8.3 Az irányméréssel kapcsolatos közlemény-váltásokat a 6. Fejezet előírásai szerint kell kezelni.

5.1.8.4 A repülésbiztonsággal kapcsolatos közlemények az alábbiak lehetnek:

- 1) légi járművek mozgásával és irányításával kapcsolatos közlemények [lásd a PANS-ATM (Doc 4444) előírásait];
- 2) egy légi jármű-üzemeltető ügynökség (járató) vagy egy légi jármű által feladott közlemények, amelyek azonnali fontosságúak egy repülésben lévő légi jármű számára;
- 3) meteorológiai tanácsadás, amely azonnali fontosságú egy repülésben lévő, vagy indulni készülő légi jármű számára (akár egyedileg, akár általános adással leadott közleményről van szó);
- 4) egyéb olyan közlemények, amelyek repülésben lévő, vagy indulni készülő légi járműve(ke)t érintenek.

5.1.8.5 A meteorológiai közlemények légi járművektől származó, vagy légi járműveknek szóló meteorológiai tájékoztatást tartalmaznak, kivéve az 5.1.8.4 pont 3) bekezdésben említetteket.

5.1.8.6 A repülések rendszerességével kapcsolatos közlemények az alábbiak lehetnek:

- 1) a légi járművek üzemeltetésének biztonsága vagy rendszeressége szempontjából alapvető fontosságú létesítmények üzemeltetésével vagy karbantartásával kapcsolatos közlemények;
- 2) légi járművek szervizelésével kapcsolatos közlemények;
- 3) rendelkezések a légi jármű járató képviselői felé, ha a rendes üzemeltetési menetrendtől történt elkerülhetetlen eltérés miatt az utasokkal és a személyzettel kapcsolatos követelmények megváltoztak. Az utasok vagy a személyzet egyéni igényeinek továbbítása nem megengedett ebben a közlemény fajtában;

- 4) a légi jármű által végrehajtható, a szokásostól eltérő leszállásokkal kapcsolatos közlemények;
- 5) azonnal szükséges légi jármű-alkatrészekkel és -anyagokkal kapcsolatos közlemények;
- 6) a légi járművek üzemeltetési menetrendjében történt változásokkal kapcsolatos közlemények.

5.1.8.6.1 A közvetlen légi jármű-vezető - légi forgalmi irányító összeköttetési csatornákat használó légi forgalmi szolgálati egységektől csak akkor várható el, hogy a repülések rendszerességét, folyamatosságát szolgáló közleményeket továbbítsanak, ha ez nem akadályozza elsődleges feladataik ellátását, és közben más csatorna nem áll rendelkezésre az ilyen közlemények kezelésére.

Megjegyzés. - A fenti 5.1.8.4 pont 2) bekezdésében és az 5.1.8.6 pont 1)-tól 6)-ig terjedő bekezdéseiben említett közlemények tipikus példái az 1. Fejezetben részletesen leírt repülés-üzemi felületei összeköttetéseknek.

5.1.8.7 **Ajánlás.** - *Lehetőség szerint az azonos elsőbbségű közleményeket általában olyan sorrendben kell továbbítani, amilyen sorrendben azokat továbbításra megkapták.*

5.1.8.8 A légi jármű-vezetők közötti levegő-levegő közlemény-váltások tárgya a repülések biztonságosságát és rendszerességét befolyásoló bármilyen közlemény lehet. Ezeknek a közleményeknek a kategóriáját és elsőbbségét - az 5.1.8 ponttal összhangban - a tartalmuk alapján kell megállapítani.

5.1.9 Közlemények törlése

5.1.9.1 *Befejezetlen adások.* Amikor egy közleményt még nem adtak le teljes egészében, amint utasítás érkezik a közlemény törlésére, akkor a közleményt továbbító állomásnak utasítania kell a vevő állomást a befejezetlen adás figyelmen kívül hagyására. Ezt a megfelelő rádió-távbeszélő kifejezés használatával kell megtenni.

5.1.9.2 Befejezett adások

Ajánlás. - *Amikor egy befejezett közleményt helyesbítésre várva függőben tartanak, és a vevő állomást tájékoztatni kell arról, hogy a közleményt ne továbbítsa, vagy amikor a közleményt nem lehet a címzetthez eljuttatni illetve tovább-küldeni, akkor az adást törölni kell. Ezt a megfelelő rádió-távbeszélő kifejezés használatával kell megtenni.*

5.1.9.3 Az adást törölő állomás felelős minden szükséges további intézkedés megtételéért.

5.2 Rádió-távbeszélő eljárások

Megjegyzés. - Amikor Kiválasztó Hívás (Selective Calling /SELCAL/) berendezést használnak, akkor bizonyos itt következő előírások helyett az 5.2.4 pontban leírt előírások válnak érvényessé.

5.2.1 Általános rész

5.2.1.1 **PANS.** - *(Légi forgalmi Szolgálatok Eljárásai)* – Amikor a légi forgalmi irányító, vagy a légi jármű- vezető beszéd-üzemű összeköttetést kezdeményez, akkor az erre adott válasznak is beszéd-üzeműnek kell lennie. A 8.2.12.1 pontban leírtak kivételével, ha a légi forgalmi irányító, vagy a légi jármű-vezető CPDLC- /légi forgalmi irányító - légi jármű-vezető közötti digitális adatcseré/-n keresztül kezdeményez összeköttetést, akkor az erre adott válasznak is CPDLC-n keresztül kell érkeznie.

5.2.1.2 A használandó nyelv

5.2.1.2.1 A levegő-föld rádió-távbeszélő összeköttetést a földi állomás által rendszeresen használt nyelven, vagy angol nyelven kell lebonyolítani.

1. Megjegyzés. - A földi állomás által rendes körülmények között használt nyelv nem feltétlenül egyezik meg annak az Államnak a nyelvével, ahol a földi állomás található. Megállapodás lehetséges a közös nyelvhasználatra - körzeti előírásként - az egy adott körzetben lévő földi állomások számára.

2. Megjegyzés. - A légiforgalmi rádió-távbeszélő összeköttetéseknel megkövetelt nyelvismeret szintjét az Annex 1, Függeléke határozza meg.

5.2.1.2.2 Az angol nyelvnek "rendelkezésre kell állnia" bármely légi jármű fedélzeti állomás kérésére, és ezen a nyelven "kell rendelkezésre állnia" minden olyan földi állomásnak, amely nemzetközi légi közlekedési szolgálatok általi használatra kijelölt repülőtereket és útvonalakat szolgál ki.

5.2.1.2.3 Egy adott földi állomáson rendelkezésre álló nyelveknek a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány meghatározott részében és más ilyen, a jellemzőkkel foglalkozó közzétett légiforgalmi tájékoztatásokban megadottnak kell lenni.

5.2.1.3 Szavak betűzése a rádió-távbeszélő összeköttetések során. Amikor a rádió-távbeszélő összeköttetés során kétes helyesírású tulajdonneveket, szolgálati rövidítéseket, vagy szavakat kell betűzni, akkor erre az 5-1. ábrán található ABC-t kell használni.

1. Megjegyzés. - Az ABC-ben található szavak, valamint a számok kiejtése a beszélő anyanyelvi szokásaitól függően változhat. A kiejtési változatok túlzott eltéréseinek kiküszöbölése érdekében az ICAO-tól beszerezhető a kívánatos kiejtést szemléltető poszter.

2. Megjegyzés. - Az 5.2.1.3 pontban részletesen leírt Kiejtési ABC használatát írják elő a Tengerészeti Mozgó Szolgálatnál is. (ITU Rádió Szabályzat, S14-es Függelék).

5.2.1.4 Számok továbbítása rádió-távbeszélő összeköttetések során

5.2.1.4.1 Számok továbbítása

5.2.1.4.1.1 Minden számot, kivéve az 5.2.1.4.1.2 pontban felsoroltakat, úgy kell továbbítani, hogy minden egyes számjegyet külön kell kimondani.

Megjegyzés. - Az alábbi példák ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatják be (a kiejtést lásd az 5.2.1.4.3.1 pontban).

*légi jármű-hívójelek
(aircraft call sign)*

továbbításuk

CCA 238
OAL 242

Air China **two three eight**
Olympic **two four two**

*repülési szintek
(flight levels)*

továbbításuk

FL 180
FL200

flight level **one eight zero**
flight level **two zero zero**

géptengely-irányszögek

továbbításuk

(headings)

100 fok
080 fok

heading **one zero zero**
heading **zero eight zero**

szélirány és szélesség
(wind direction and speed)

továbbításuk

200 fokról 70 csomó
160 fokról 18 csomó, szél-lökés 30 csomó

wind **two zero zero** degrees, **seven zero** knots
wind **one six zero** degrees, **one eight** knots,
gusting **three zero**

transzponder-kódok
(transponder codes)

továbbításuk

2 400
4 203

squawk **two four zero zero**
squawk **four two zero three**

futópálya
(runway)

továbbítása

27
30

runway **two seven**
runway **three zero**

magasságmérő-beállítás
(altimeter settings)

továbbítása

1010
1000

QNH **one zero one zero**
QNH **one zero zero zero**

5.2.1.4.1.2 A tengerszint feletti magasság (altitude), felhőalap, látástávolság és futópálya-menti látástávolság (RVR) értékek továbbítása során, ha a szám egész százasokat vagy ezreket tartalmaz, akkor a százasok vagy ezresek számát számjegyenként ki kell mondani, amelyet a HUNDRED vagy THOUSAND szó követ értelemszerűen. Ha a számban ezresek és egész százasok kombinációja található, akkor az ezresek számában minden számjegyet külön ki kell mondani, amelyet a THOUSAND szó követ, majd ezután következik a százasok száma és a HUNDRED szó.

Megjegyzés.- A következő példák ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatják be (lásd 5.2.1.4.3.1 a kiejtésre vonatkozóan).

Betű	Szó	Közelítő kiejtés
Nemzetközi fonetikai jelekkel	Latin ABC szerint (angol kiejtési szokások szerint) leírva	

A	Alfa	'ælfɑ	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	'brɑ:'vɔ	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	'ʃɑ:lɪ vagy 'ʃɑ:lɪ	<u>CHAR</u> LEE vagy <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	'delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	'eko	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	'fɒksɹɒt	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	gɒlf	GOLF
H	Hotel	ho:'tel	HO <u>TELL</u>
I	India	'ɪndɪə	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	'dʒu:lɪ 'et	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	'ki:lɔ	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	'li:mɑ	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	maɪk	MIKE
N	November	no'vembə	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	'ɔskɑ	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	pə'pɑ	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	ke'bek	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	'ro:mɪ o	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	sɪ'era	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	'tæŋɡo	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	'ju:nɪfɔ:m vagy 'u:nɪfɔ:m	<u>YOU</u> NEE FORM vagy <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	'vɪktɑ	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	'wɪski	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	'eks'reɪ	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	'jæŋki	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	'zu:lɔ:	<u>ZOO</u> LOO

Megjegyzés. - A latin ABC használatának megközelítő bemutatásához a szótagok hangsúlyozása aláhúzásra került.

5-1. ábra: A rádió-távbeszélő betűzési ABC (lásd az 5.2.1.3 pontot)

1. Megjegyzés. - Az ABC-ben található szavak kiejtése a beszélő anyanyelvi szokásaitól függően változhat. A kiejtési változatok túlzott eltérésének kiküszöbölése érdekében, az ICAO-tól beszerezhető a kívánatos kiejtést szemléltető poszter.

2. Megjegyzés. - Az 5.2.1.3 pontban részletesen leírt Kiejtési ABC használatát írják elő a Tengerészeti Mozgó Szolgálatnál is. (ITU Rádió Szabályzat, S14-es Függelék).

tengerszint feletti magasság
(altitude)

továbbításuk

800

eight hundred

3 400

three thousand four hundred

12 000

one two thousand

felhőalap
(cloud height)

továbbításuk

2 200	two thousand two hundred
4 300	four thousand three hundred
<i>látástávolság (visibility)</i>	<i>továbbításuk</i>
1 000	visibility one thousand
700	visibility seven hundred
<i>futópálya menti látástávolság (runway visual range)</i>	<i>továbbításuk</i>
600	RVR six hundred
1 700	RVR one thousand seven hundred

5.2.1.4.1.3 A tizedespontot tartalmazó számokat az 5.2.1.4.1.1 pontban található szabályok szerint kell továbbítani, úgy, hogy a tizedespontot a megfelelő sorrendet betartva a "DECIMAL" (TIZEDES) szóval kell jelölni.

1. Megjegyzés. - Az alábbi példák ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatják be:

<i>Szám</i>	<i>Továbbítás módja</i>
100.3	ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE
38 143.9	THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE

2. Megjegyzés. - A VHF frekvenciák azonosítására a tizedespont után használt számjegyek számát a csatorna-osztás határozza meg (a 25 kHz-es osztással elválasztott frekvenciákra az 5.2.1.7.3.4.3 pont, illetve a 8,33 kHz-es osztással elválasztott frekvenciákra pedig az 5.2.1.7.3.4.4 pont előírásai vonatkoznak).

3. Megjegyzés. - A 8.33 kHz-es és a 25 kHz-es osztáshoz tartozó csatorna-osztási / frekvencia párosítási kapcsolatokat az V. kötet 4.1 (bis) táblázata foglalja össze.

5.2.1.4.1.4 **PANS.** - Időadat továbbításakor általában csak az óra perceit szükséges megadni. Minden egyes számjegyet külön kell kimondani. Az órát is közölni kell azonban, ha annak elhagyása bármilyen zavart okozhatna.

Megjegyzés. - Az alábbi példák ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatják be, amennyiben az 5.2.1.2.2 pont előírásait alkalmazzák:

<i>Idő</i>	<i>Továbbítása</i>	
0920	(de. 9:20)	TOO ZE-RO, vagy ZE-RO NIN-er TOO ZE-RO
1643	(du.. 4:43)	FOW-er TREE, vagy WUN SIX FOW-er TREE

5.2.1.4.2 Számok ellenőrzése, megerősítése

5.2.1.4.2.1 Ha szükséges a számok pontos vételének ellenőrzése, megerősítése, akkor a közleményt továbbító személy felkéri a közleményt vevő személyt a számok visszaolvasására.

5.2.1.4.3 Számok kiejtése

5.2.1.4.3.1 Az 5.2.1.2.2 pont előírásainak alkalmazása során a számokat az alábbi kiejtéssel kell továbbítani:

<i>Szám, vagy közlemény számrésze</i>	<i>Kiejtés (angol kiejtési megfeleltetéssel)</i>
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

Megjegyzés. - A fenti táblázatban a nagybetűvel írt szótagok a hangsúlyosak. Például, a ZE-RO szóban mindkét szótag egyformán hangsúlyos, míg a FOW-er szóban a hangsúly az első szótagra esik.

5.2.1.5 Adás-technika

5.2.1.5.1 **PANS.** - Minden írott közleményt az adás megkezdése előtt lehetőség szerint végig kell olvasni, hogy elkerülhető legyen a fölösleges késedelem a továbbítás során.

5.2.1.5.2 A közleményt adó fogalmazzon tömören, normál társalgási hanghordozást használva.

Megjegyzés. – Lásd a nyelvismereti követelményeket az Annex 1-hez tartozó Függelékben.

5.2.1.5.3 **PANS.** - A beszéd adás-technikája lehetőség szerint olyan legyen, hogy biztosítsa minden adás során az elérhető legtisztább érthetőségét. Ennek a célnak az elérése érdekében szükséges, hogy a hajózó és a földi személyzet lehetőleg:

- a) minden szót tisztán és világosan ejtsen ki;
- b) egyenletes tempóban beszéljen, a beszéd sebessége ne haladja meg a 100 szót percenként. Ha a közlemény légijárműnek szól és a tartalmát le kell írni, akkor beszéljen lassabban, hogy legyen elég idő a közlemény leírására. A számok előtti és utáni kis szünet elősegítheti azok megértését;
- c) tartsa a beszéd hangerejét állandó szinten;
- d) ismerje a mikrofon-kezelési technikát, különösen azt, hogy a mikrofont állandó távolságban tartsa a szájától, ha nem alkalmaznak állandó hangerőt beállító áramkört;
- e) ha szükséges az, hogy elfordítsa a fejét a mikrofontól, átmenetileg függeszse fel a beszédet.

5.2.1.5.4 **Ajánlás.**- *A beszéd- és adás-technikát lehetőleg az adás idején uralkodó körülményekhez kell igazítani.*

5.2.1.5.5 **PANS.** - *A továbbításra elfogadott közleményeket lehetőség szerint vagy jól érthető szöveggént, vagy jóváhagyott szakkifejezések használatával kell továbbítani anélkül, hogy a közlemény értelmét bármilyen módon megváltoztatnák. A közlemény szövegében előforduló, elfogadott ICAO rövidítéseket általában azokkal a nem-rövidített szavakkal vagy kifejezésekkel ajánlott helyettesíteni, melyeket ezek a rövidítések a továbbításra használt nyelven jelentenek, kivéve azokat a rövidítéseket, amelyeket a gyakori és általános használat következtében a légiközlekedés szakszemélyzete rendszerint megért.*

Megjegyzés. - *A PANS-ABC (Doc 8400) kiadvány rövidítéseket kódoló része külön is jelzi azokat a rövidítéseket, amelyek a fenti 5.2.1.5.5 pontban említett kivételek közé tartoznak.*

5.2.1.5.6 **PANS.** - *Az összeköttetés meggyorsítása céljából a fonetikus betűzést el lehet hagyni, ha ez nem veszélyezteti a közlemény pontos vételét és érthetőségét.*

5.2.1.5.7 **PANS.** - *Hosszú közlemények továbbításakor, az adást lehetőleg időről időre meg kell szakítani néhány pillanatra, hogy a közleményt adó személy meggyőződhesen arról, hogy a használt frekvencián nincs zavarás, és ezzel lehetőséget adjon a vevő személynek arra, hogyha szükséges, a közlemény nem vett részeinek ismétlését kérhesse.*

5.2.1.5.8 Szükség szerint az alábbi szavakat és kifejezéseket kell használni a rádió-távbeszélő összeköttetések során, a táblázatban megadott jelentés szerint:

<i>Kifejezés</i>	<i>Jelentés</i>
ACKNOWLEDGE	"Tudassa velem, hogy vette és megértette ezt a közleményt!"
AFFIRM	"Igen."
APPROVED	"A tervezett tevékenységre az engedély megadva."
BREAK	"Jelzem a közlemény egyes részei közötti elválasztást." <i>(Akkor kell használni, ha nem különülnek el világosan a szöveg és a közlemény egyéb részei.)</i>
BREAK BREAK	"Jelzem, hogy itt van a különböző légi járműveknek szóló közlemények közötti elválasztás a frekvencia nagy terhelése miatt."
CANCEL	"Vegye semmisnek a korábban kiadott engedélyt!"
CHECK	"Ellenőrizzen egy rendszert vagy eljárást!" <i>(Más jelentésben ne használja. Általában nem várnak rá választ.)</i>
CLEARED	"Felhatalmazom, hogy a megadott feltételek szerint járjon el."
CONFIRM	"Kérem a következők megerősítését: <i>(engedély, utasítás, rendelkezés, információ).</i> "
CONTACT	"Létesítsen összeköttetést ... -val."
CORRECT	"Helyes", vagy "Pontos".

CORRECTION	"Hiba történt ebben az adásban (vagy a jelzett közleményben). A helyes változat a következő:"
DISREGARD	"Ne vegye figyelembe!"
GO AHEAD	"Jöhet a közleménye." <i>Megjegyzés.- Nem használandó, ha fennáll annak a veszélye, hogy a "GO AHEAD" ("FOLYTASSA") kifejezést a légi jármű tévesen továbbhaladásra való felhatalmazásként értelmezhetné. A "GO AHEAD" kifejezés kihagyható, és a helyette használt válasz a hívó légiforgalmi állomás hívójeléből, és azt követően a válaszoló légiforgalmi állomás hívójeléből álljon.</i>
HOW DO YOU READ	"Milyen az adásom érthetősége?" (lásd az 5.2.1.8.4 pontot).
I SAY AGAIN	"Ismétlem az érthetőség, vagy a nyomatékosítás érdekében"
MAINTAIN	"Folytassa a meghatározott körülmény(ek)nek megfelelő módon", vagy szó szerinti értelmében, pl. "Maintain VFR" ("Folytassa VFR szabályok szerint").
MONITOR	"Figyeljen a ... (frekvencián)."
NEGATIVE	"Nem" vagy "Nincs engedélyezve." vagy "Ez nem helyes." vagy "Nem alkalmas."
OVER	"A közleményemnek vége, választ várok Öntől." (Megjegyzés.- VHF csatornákon általában nem használatos.)
OUT	"Ezt a közleményváltást befejeztem, választ nem várok." (Megjegyzés: VHF csatornákon általában nem használatos.)
READ BACK	"Ismételje meg a teljes közleményt, vagy annak meghatározott részét, pontosan úgy, ahogyan azt vette!"
RECLEARED	"Az utoljára kiadott engedélyében változás történt, és ez az új engedély hatálytalanítja a korábbi engedélyt vagy annak egy részét."
REPORT	"Jelentse nekem a következő információkat ..."
REQUEST	"Szeretném tudni..." vagy "Szeretném megszerezni (megkapni) az ..."
ROGER	"Teljes egészében vettem az utolsó közleményét." <i>Megjegyzés. - Semmilyen körülmények között sem szabad válaszul olyan közleményekre használni, amelyek visszaolvasást (READ BACK) igényelnek, vagy közvetlen megerősítő (AFFIRM), vagy elutasító (NEGATIVE) választ.</i>
SAY AGAIN	"Ismételje meg a teljes utolsó adását, vagy az alábbi részét!"

SPEAK SLOWER	"Csökkentse a beszéd sebességét." (Megjegyzés: A normál beszédsebességet lásd az 5.2.1.5.3 b) pontban.)
STANDBY	"Várjon, hívni fogom." Megjegyzés.- A hívó fél rendszerint ismét megpróbálja a kapcsolat felvételét, ha a késedelem hosszúra nyúlik. A STANDBY nem egy jóváhagyás, vagy visszautasítás.
UNABLE	"Nem tudom teljesíteni a kérését, utasítását, vagy engedélyét." Megjegyzés. - Az UNABLE kifejezés után általában közölni szokták az okot is.
WILCO	(A "will comply" kifejezés rövidítése.) "Megértettem a közleményét, és az abban foglaltaknak megfelelően fogok eljárni."
WORDS TWICE	a) Kérésként: "A kommunikáció (ti. vétel) nehézségekbe ütközik. Kérem, minden szót, vagy szócsoportot adjon kétszer!" b) Információként: "Mivel az adás nehézségekbe ütközik, ezért ebben a közleményben minden szót vagy szócsoportot kétszer adok."

5.2.1.6 Közlemények összeállítása

5.2.1.6.1 Azoknak a közleményeknek, amelyeket kizárólag a légiforgalmi mozgó szolgálat kezel, az alábbi részekből kell állnia, az itt leírt sorrendben:

- hívás, amely tartalmazza a címzettet és a feladót (lásd az 5.2.1.7.3 pontot);
- szöveg (lásd az 5.2.1.6.2.1.1 pontot).

Megjegyzés.- Az alábbi példák ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatják be:

(hívás)	NEW YORK RADIO SWISSAIR ONE ONE ZERO
(szöveg)	REQUEST SELCAL CHECK ("SELCAL ellenőrzést kérek!"), vagy
(hívás)	SWISSAIR ONE ONE ZERO NEW YORK RADIO
(szöveg)	CONTACT SAN JUAN ON FIVE SIX ("Lépjön összeköttetésbe").

5.2.1.6.2 Azokat a közleményeket, melyeket a továbbítás során részben AFTN-en keresztül is kell kezelni, valamint hasonlóképpen azokat a közleményeket, melyeket nem az előre meghatározott szétosztási rendnek megfelelő módon kezelnek (lásd a 3.3.7.1 pontot), az alábbiak szerint kell összeállítani:

5.2.1.6.2.1 Ha egy légijármű a feladója :

- hívás (lásd az 5.2.1.7.3 pontban);
- a "FOR" szó;
- a címzett szervezet neve;
- a célállomás neve;
- a szöveg.

5.2.1.6.2.1.1 A szöveg a lehető legrövidebb formában tartalmazza a szükséges információkat; teljes mértékben ki kell használni az ICAO kifejezéseket.

Megjegyzés. - Az alábbi példa ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatja be:

(hívás) BOSTON RADIO SWISSAIR ONE TWO EIGHT
(címezés) FOR SWISSAIR BOSTON
(szöveg) NUMBER ONE ENGINE CHANGE REQUIRED (Az egyes számú hajtómű cseréje szükséges)

5.2.1.6.2.2 *Ha a közleményt egy légi járműnek címezik:* Ha egy, a 4.4.2 pont előírásai szerint összeállított közleményt egy légiforgalmi állomás közvetít egy, a levegőben repülésben lévő légi jármű számára, akkor a közleménynek a légiforgalmi mozgó szolgálat segítségével történő továbbítása során az AFTN közlemény-formátum fej-részét és címezését el kell hagyni.

5.2.1.6.2.2.1 Amikor az 5.2.1.6.2.2 pont előírásait alkalmazzák, a légiforgalmi mozgó szolgálat közleménye az alábbi részeket kell, hogy magában foglalja:

- a) a szöveget [beleértve az AFTN közleményben található minden helyesbítést (COR) is];
- b) a "FROM" szót;
- c) a feladó szervezet nevét és a feladás helyét (az AFTN közlemény feladó-részből átvéve).

5.2.1.6.2.2.2 **PANS.** - *Ha a légiforgalmi állomás által egy repülésben lévő légi járműnek továbbítandó közleményben elfogadott ICAO rövidítések vannak, akkor a közlemény továbbítása során ezeket általában azokkal a nem-rövidített szavakkal vagy kifejezésekkel ajánlott helyettesíteni, melyeket ezek a rövidítések a továbbításra használt nyelven jelentenek, kivéve azokat a rövidítéseket, amelyeket a gyakori és általános használat következtében a légiközlekedés szakszemélyzete rendszerint megért.*

Megjegyzés. - Az 5.2.1.6.2.2.2 pontban említett kivételeket képező rövidítések a PANS-ABC (Doc 8400) rövidítések kdelési részében vannak külön meghatározva.

5.2.1.7 Hívás

5.2.1.7.1 Rádió-távbeszélő hívójelek légiforgalmi állomások számára

Megjegyzés. - A hívójelek összeállítási szabályait az ITU S19 Rádió Szabályzatának III. és VII. Része tartalmazza.

5.2.1.7.1.1 A légiforgalmi mozgó szolgálat keretein belül a légiforgalmi állomásokat az alábbiakkal kell azonosítani:

- a) a hely nevével; és
- b) a rendelkezésre álló egység vagy szolgálat megjelölésével.

5.2.1.7.1.2 Az egységet vagy szolgálatot az alábbi táblázat alapján kell azonosítani, azzal a kivétellel, hogy a hely, vagy az egység/szolgálat nevét el lehet hagyni, feltéve, hogy már kielégítő összeköttetést sikerült létesíteni.

<i>Egység/szolgáltatás megjelölése</i>	<i>Hívójel utótag</i>
Körzeti irányító központ	CONTROL
Bevezető irányítás	APPROACH
Bevezető radar-irányítás érkezőknek	ARRIVAL

Bevezető radar-irányítás indulóknak	DEPARTURE
Repülőtéri irányítás	TOWER
Gurító irányítás	GROUND
Radar-irányítás (általában)	RADAR
Precíziós bevezető- radar-irányítás	PRECISION
Íránymérő állomás	HOMER
Repülés-tájékoztató szolgálat	INFORMATION
Engedély-kiadás	DELIVERY
Előtéri irányítás	APRON
Társasági diszpécser	DISPATCH
Légiforgalmi állomás	RADIO

5.2.1.7.2 A légi járművek rádió-távbeszélő hívójelei

5.2.1.7.2.1 Teljes hívójelek

5.2.1.7.2.1.1 Egy légi jármű rádió-távbeszélő hívójele az alábbi típusok valamelyike kell, hogy legyen:

- típusú – a karakterek megegyeznek a légi jármű lajstromjelével; vagy
- típusú – a légi jármű járatójának rádió-távbeszélő megjelölése, amelyet a légi jármű lajstromjének utolsó négy karaktere követ;
- típusú – a légi jármű járatójának rádió-távbeszélő megjelölése, amelyet a járatot azonosító jelzés követ.

1. Megjegyzés. - A fenti a) típusú hívójelben használható előtag lehet a légi jármű gyártójának neve vagy modelljének neve (lásd az 5.1 táblázatot).

2. Megjegyzés. - A b) és c) típusú rádió-távbeszélő azonosítókat a Doc 8585, Légi jármű Járatók, Légiforgalmi Szervezetek, Hatóságok és Szolgáltatások Azonosítói /Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services/ tartalmazza.

3. Megjegyzés. - Az előbbieken felsorolt hívójelek közül bármelyik beírható az ICAO repülési terv 7. rovatába, mint a légi jármű azonosítója. A repülési terv kitöltésére vonatkozó útbaigazításokat a PANS-ATM, Doc 4444 tartalmazza.

5.2.1.7.2.2 Rövidített hívójelek

5.2.1.7.2.2.1 A légi járművek fenti 5.2.1.7.2.1.1 pontban bemutatott rádió-távbeszélő hívójeleit - a c) típusú hívójel kivételével, - az 5.2.1.7.3.3.1 pontban leírt feltételekkel le lehet rövidíteni. A rövidített hívójeleknek az alábbi formátumúaknak kell lenniük:

- típusú – a lajstromjel első karaktere és legalább a hívójel utolsó két karaktere; vagy
- típusú – a légi jármű járatójának rádió-távbeszélő megjelölése és legalább a hívójel utolsó két karaktere;

5-1. táblázat: Példák teljes és rövidített hívójelekre

(lásd az 5.2.1.7.2.1 és az 5.2.1.7.2.2 pontokat)

		a) típus	b) típus	c) típus
Teljes hívójel	N 57826	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA SCANDINAVIAN 937

Rövidített hívójel	N26	CESSNA CD	CITATION CD	VARIG MA	(nem rövidíthető)
	vagy N826	vagy CESSNA BCD	vagy CITATION BCD	vagy VARIG VMA	

* Ezek a példák az 5.2.1.7.2.1.1 pont 1. Megjegyzésében található előírások alkalmazását mutatják be.

c) típusú – nem rövidíthető formátum.

Megjegyzés.- A fenti a) típusú hívójelben az első karakter helyett akár a légi jármű gyártójának, akár a légi jármű modelljének neve használható.

5.2.1.7.3 Rádió-távbeszélő eljárások

5.2.1.7.3.1 A légi jármű a rádió-távbeszélő hívójelének típusát repülés közben nem változtathatja meg, kivéve ha erre - ideiglenes jelleggel - egy légiforgalmi irányító egység a repülés biztonsága érdekében utasítja.

5.2.1.7.3.1.1 Hacsak nem a repülés biztonsága érdekében szükséges, a légi járműhöz felszállása közben, a végső megközelítés utolsó fázisában és a leszállás utáni kifutás közben nem szabad közleményt intézni.

5.2.1.7.3.2 Rádió-távbeszélő összeköttetés létesítése

5.2.1.7.3.2.1 Az összeköttetés felvételekor mindig a teljes rádió-távbeszélő hívójelket kell használni. Az összeköttetést létesítő légi járműnek a hívást az 5-2. táblázatban foglaltak szerint kell végrehajtania.

5.2.1.7.3.2.2 **PANS.** - *Azoknak az állomásoknak, melyeknek egy közleményt valamennyi olyan állomás számára kell továbbítaniuk, amelyek azt valószínűleg hallani fogják, az ilyen adást lehetőleg az "ALL STATIONS" ("MINDEN ÁLLOMÁSNAK") általános hívással kell kezdeniük, amelyet a hívó állomás azonosítója kell, hogy kövessen.*

Megjegyzés. - Az ilyen általános hívásokra nem várnak választ, kivéve, ha ezt követően az egyes állomásokat fel nem kérik a nyugtázásra.

5.2.1.7.3.2.3 Az előbbi hívásokra az 5-3. táblázatnak megfelelően kell válaszolni.

5.2.1.7.3.2.4 **PANS.** - *Ha egy állomás hívást vett, de nem biztos a hívó állomás azonosítójában, akkor lehetőleg az alábbiak adásával válaszoljon.*

STATION CALLING . . . (a meghívott állomás neve), SAY AGAIN YOUR CALL SIGN ("Ismételje a hívójelét!").

Megjegyzés. - Az alábbi példa ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatja be:

(CAIRO állomás válasza)

STATION CALLING CAIRO (szünet) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN

/"A Kairó-t hívó állomásnak. (szünet) Ismételje meg a hívójelét!"/

5.2.1.7.3.2.5 A közlemény-váltást egy hívással és egy válasz-adással kell kezdeni, amikor az összeköttetést szeretnék létrehozni, kivéve, ha bizonyosak abban, hogy a hívott állomás venni fogja a hívást; ebben az esetben a hívó állomás leadhatja a közleményét anélkül, hogy megvárna a hívott állomás

jelentkezését.

5.2.1.7.3.2.6 A légi járművezetők közötti, levegő-levegő közlemény-váltást a 123,45 MHz-es csatornán kell kezdeményezni, akár egy meghatározott légi jármű állomásnak szóló közvetlen hívással, vagy általános hívással, figyelembe véve ezen csatorna használatának feltételeit.

Megjegyzés. - A levegő-levegő csatornák használatának feltételeit lásd az Annex 10, V. Kötet, 4.1.3.2.1 pontban, valamint a II. Kötet, 5.2.2.1.1.4 pontban.

5.2.1.7.3.2.6.1 **PANS** .- *Mivel a légi jármű egynél több frekvencián is figyelhet, a kezdeti hívás lehetőleg tartalmazza a csatorna megkülönböztető "INTERPILOT" megjelölését.*

Megjegyzés. - Az alábbi példák ezen hívási eljárások alkalmazását mutatják be:

CLIPPER123 – SABENA901 – INTERPILOT – DO YOU READ
("CLIPPER123 – A SABENA901 hívja az INTERPILOT csatornán – hallja az adásomat?")

vagy

ANY AIRCRAFT VICINITY OF 30 NORTH 160 EAST - JAPANAIR 401 - INTERPILOT – OVER
("Bármely légi jármű az Északi szélesség 30 és a Keleti hosszúság 160 körzetében – a JAPANAIR 401 hívja az INTERPILOT csatornán – Vétel")

5-2. táblázat: Rádió-távbeszélő hívási eljárások*

(lásd az 5.2.1.7.3.2.1 pontot)

	a) típus	b) típus	c) típus
A hívott állomás megnevezése	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
A hívó állomás megnevezése	GABCD**	SPEEDBIRD ABCD**	AEROFLOT321**

* *Bizonyos esetekben, amikor a hívást a légiforgalmi állomás kezdeményezi, a hívást kódolt impulzus-jelek leadásával is végre lehet hajtani.*

** *A rádió-távbeszélő hívójel és a légi jármű típusa kivételével a hívójel minden karakterét külön ki kell mondani. Az egyes betűket az 5.2.1.3 pontban előírt rádió-távbeszélő ABC szerint kell kiejteni. A számokat az 5.2.1.4 pont előírásai szerint kell kimondani.*

5-3. táblázat: Rádió-távbeszélő eljárások válasz esetére

(lásd az 5.2.1.7.3.2.3 pontot)

	a) típus	b) típus	c) típus
A hívott állomás megnevezése	GABCD*	SPEEDBIRD ABCD*	AEROFLOT321*
A válaszoló állomás megnevezése	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Felkérés az adás folytatására	GO AHEAD	GO AHEAD	GO AHEAD

* *A rádió-távbeszélő megjelölés és a légi jármű típusa kivételével a hívójel minden karakterét külön ki kell mondani. Az egyes betűket az 5.2.1.3 pontban előírt rádió-távbeszélő ABC szerint kell kiejteni. A számokat az 5.2.1.4 pont előírásai szerint kell kimondani.*

5.2.1.7.3.3 *A kapcsolat-felvétel utáni rádió-távbeszélő közlemény-váltások*

5.2.1.7.3.3.1 A fenti 5.2.1.7.2.2 pontban leírt rövidített rádió-távbeszélő hívójeleket csak akkor szabad használni, ha már sikeres összeköttetést sikerült létrehozni, és ha hívójel összetévesztés bekövetkezése nem valószínű. A légi jármű állomásnak csak akkor szabad a rövidített hívójelét használnia, ha a légi forgalmi állomás már intézett hozzá hívást ilyen módon.

5.2.1.7.3.3.2 Az összeköttetés létrehozása után a folyamatos kétirányú kommunikáció engedélyezett minden további azonosítás, vagy hívás nélkül, a közlemény-váltás befejezéséig.

5.2.1.7.3.3.3 Az esetleges összetévesztés elkerülése érdekében, amikor ATC engedélyeket adnak ki, valamint az ilyen engedélyek visszaolvasásakor, a légi forgalmi irányítók és a légi járművezetők mindig kötelesek hozzátenni annak a légi járműnek a hívójelét, amelyre az adott engedély vonatkozik.

5.2.1.7.3.4 *Az adó frekvencia azonosítása, jelölése*

5.2.1.7.3.4.1 **PANS.** - *Mivel a légi forgalmi állomás kezelője általában több frekvencián figyel, a hívás után lehetőleg azonosítani kell a használt frekvenciát, ha csak nincs egyéb ismert, megfelelő módszer a frekvencia azonosítására.*

5.2.1.7.3.4.2 **PANS.** - *Ha nem valószínű, hogy összetéveszthetik, akkor a HF csatornák azonosításakor az első két számjegyet kell megadni (kHz-ben) az adó csatorna azonosítására.*

Megjegyzés. - Az alábbi példa ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatja be:

(PAA 325 hívja Kingstont a 8871 kHz-es frekvencián)

KINGSTON CLIPPER THREE TWO FIVE - ON EIGHT EIGHT

5.2.1.7.3.4.3 **PANS.** - *Ha a VHF kommunikációs csatornákat 25 kHz-es osztással választják el egymástól, a rádió-távbeszélő közlemény-váltások során az adó vivőfrekvencia azonosítására csak az első 5 számjegy használata szükséges. A tizedesponthoz csak két fontos számjegyet kell használni. Ha itt két nulla áll, akkor egy nulla számú fontos számjegynek.*

Megjegyzés. - Az alábbi példa ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatja be:

<i>Csatorna</i>	<i>Továbbítása</i>
118.000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO

5.2.1.7.3.4.4 **PANS.** - *Amennyiben a VHF összeköttetési csatornákat 8.33 kHz-es osztással választják el egymástól a rádió-távbeszélő közlemény-váltások során, az adásra használt frekvencia azonosítójának lehetőleg mind a 6 számjegyet használni kell. A tizedesponthoz az összes csatorna számára három számjegyet kell használni.*

1. Megjegyzés. - Az alábbi példák ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatják be:

<i>Csatorna</i>	<i>Továbbítása</i>
118.005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118.010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE

2. Megjegyzés. - A szám szerinti megjelölés megegyezik az V. kötet 4-1. (bis) táblázatában felsorolt csatorna-azonosítókkal.

5.2.1.8 Ellenőrző adások

5.2.1.8.1 **PANS.** - Az ellenőrző adásoknak az alábbi formai követelményeknek kell megfelelniük:

- a) a hívott állomás azonosítója;
- b) a légi jármű azonosító jelzése;
- c) a "RADIO CHECK" szavak;
- d) a használt frekvencia.

5.2.1.8.2 **PANS.** - Az ellenőrző adásra adott válasz az alábbiakban közölt kell, hogy legyen:

- a) a légi jármű azonosítója;
- b) a válaszoló légi forgalmi állomás azonosító jele;
- c) a légi jármű adásának érthetőségére vonatkozó információk.

5.2.1.8.3 **PANS.** - Az ellenőrző adást és az arra adott választ a légi forgalmi állomáson rögzíteni kell.

5.2.1.8.4 **PANS.** - Amikor az ellenőrzést elvégezték, akkor az alábbiaknak megfelelő érthetőségi fokozat szerint kell értékelni azt.

Érthetőségi fokozatok

- 1 Érthetetlen
- 2 Szakadozottan érthető
- 3 Érthető, de csak nehézségekkel
- 4 Érthető
- 5 Tökéletesen érthető

5.2.1.9 Közlemény-váltás

5.2.1.9.1 A közlemény-váltásnak tömörnek és egyértelműnek kell lennie, ahol lehetséges, a szabványos szakmai kifejezések használatával.

5.2.1.9.1.1 **Ajánlás.** - A rövidítési eljárásokat lehetőleg csak akkor kell használni, ha már az összeköttetést létrehozták, és ahol nem valószínű, hogy ez összetévesztést okozhat.

5.2.1.9.2 *A vétel nyugtázása.* A vevő állomás kezelőjének meg kell győződnie arról, hogy a közleményt pontosan vette, mielőtt a vételt nyugtázná.

Megjegyzés. - A vétel nyugtázását nem szabad összetéveszteni a rádió távközlési hálózat üzemi tevékenységeibe való bekapcsolódás igazolásával.

5.2.1.9.2.1 Ha egy közlemény vételének nyugtázását egy légi jármű-állomás továbbítja, akkor a nyugtázó közlemény a légi jármű hívójeléből áll.

5.2.1.9.2.2 **PANS.** - A légi jármű-állomás a légi forgalmi irányítás fontos (lényeges) közleményeinek, vagy azok bizonyos részeinek vételét lehetőleg visszaolvasással igazolja/nyugtázza, majd a visszaolvasást a saját rádió-hívójelével fejezze be!

1. Megjegyzés. - A visszaolvasási kötelezettség alá eső légi forgalmi irányítói engedélyeket, utasításokat és tájékoztatásokat a PANS-ATM (Doc 4444) határozza meg.

2. Megjegyzés. - Az alábbi példák ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatják be:
(ATC engedély egy légi jármű számára a hálózat egyik állomásától):

Állomás:

TWA NINE SIX THREE MADRID

Légi jármű:

MADRID TWA NINE SIX THREE - GO AHEAD

Állomás:

TWA NINE SIX THREE MADRID - ATC CLEARS

TWA NINE SIX THREE TO DESCEND TO NINE THOUSAND FEET

Légi jármű (nyugtázza a közleményt):

CLEARED TO DESCEND TO NINE THOUSAND FEET - TWA NINE SIX THREE

Állomás (jelzi a visszaolvasás pontosságát):

MADRID

5.2.1.9.2.3 Ha egy közlemény vételének nyugtázását egy légiforgalmi állomás továbbítja:

1) egy légi jármű-állomás felé: a nyugtázás a légi jármű hívójeléből áll, amelyet, amennyiben szükségesnek ítélik, ki lehet egészíteni a légiforgalmi állomás hívójelével;

2) egy másik légiforgalmi állomás felé: a nyugtázás a közleményt nyugtázó légiforgalmi állomás hívójeléből kell, hogy álljon.

5.2.1.9.2.3.1 **PANS.**- A légiforgalmi állomásnak a helyzet-jelentéseket és egyéb, a repülés előrehaladásával kapcsolatos közleményeket úgy kell nyugtáznia, hogy visszaolvassa a jelentést és a visszaolvasást a saját hívójelével zárja, kivéve, hogy a visszaolvasási eljárást ideiglenesen fel lehet függeszteni, valahányszor ez enyhíti a közleményváltásra használt csatorna zsúfoltságát.

5.2.1.9.2.4 **PANS.** - Ellenőrzés céljából megengedhető kell, hogy legyen az, hogy a vevő állomás magát a közleményt is visszaolvassa, mintegy a vétel kiegészítő nyugtázásaként. Ilyen esetekben annak az állomásnak, amelynek a közleményt visszaolvasták, a saját hívójele leadásával kell nyugtáznia a visszaolvasás helyességét.

5.2.1.9.2.5 **PANS.** - Ha ugyanabban a közleményben helyzet-jelentés és egyéb tájékoztatás (pl. időjárás-jelentés) is található, a tájékoztatást úgy kell nyugtázni, hogy a helyzet-jelentés visszaolvasása után a "WEATHER RECEIVED" ("IDŐJÁRÁSI TÁJÉKOZTATÁST VETTEM") szavakat kell használni, kivéve, ha a hálózat más állomásainak szükséges a tájékoztatás vétele. Egyéb közleményeket a légiforgalmi állomásnak csak a saját hívójelének közlésével kell nyugtáznia.

5.2.1.9.3 A közlemény-váltás befejezése. A rádió-távbeszélő közlemény-váltást a vevő állomásnak kell befejeznie, a saját hívójele leadásával.

5.2.1.9.4 Helyesbítések és ismétlések

5.2.1.9.4.1 Ha az adás során hibát követtek el, akkor a "CORRECTION" szót kell használni, utána meg kell ismétlni az utolsó helyesen vett csoportot, vagy kifejezést, majd legvégül le kell adni a szöveg helyes változatát.

5.2.1.9.4.2 Ha egy helyesbítést legjobban a teljes közlemény megismétlésével lehet végrehajtani, a kezelőnek a "CORRECTION, I SAY AGAIN" kifejezést kell használnia, mielőtt a közleményt másodszor is leadná.

5.2.1.9.4.3 **Ajánlás.** - *Ha egy közleményt továbbító kezelő úgy gondolja, hogy annak vétele valószínűleg nehézségekbe fog ütközni, akkor a közlemény fontos elemeit lehetőleg kétszer kell leadnia.*

5.2.1.9.4.4 Ha a vevő állomás kezelője kételkedik az általa vett közlemény helyességében, akkor a közlemény teljes, vagy részleges ismétlését kell kérnie.

5.2.1.9.4.5 Ha a teljes közlemény ismétlésére van szükség, akkor a "SAY AGAIN" szavakat kell használni. Ha a közleménynek csak egy részét kell megismételni, akkor a kezelő a következőket kell, hogy mondja: "SAY AGAIN ALL BEFORE... (az első kielégítően vett szó)"; vagy "SAY AGAIN ... (a hiányzó rész előtti utolsó szó) TO ... (a hiányzó rész utáni első szó)"; vagy "SAY AGAIN ALL AFTER ... (az utolsó kielégítően vett szó)".

5.2.1.9.4.6 **Ajánlás.** - *A közlemény meghatározott elemeinek ismétlését azok megfelelő megnevezésével lehet kérni, például: "SAY AGAIN ALTIMETER" (Ismételje meg a magasságmérő beállítását!), "SAY AGAIN WIND" (Ismételje meg a szelet!).*

5.2.1.9.4.7 Ha a visszaolvasás ellenőrzésekor a kezelő pontatlan elemeket fedez föl, akkor ezt követően a "NEGATIVE I SAY AGAIN" kifejezést kell használnia, majd helyesen meg kell ismételnie a kérdéses közlemény elemeket.

5.2.1.9.5 *"Operations normal" ("Normális Üzemi Körülmények") jelentések*

PANS. - *Ha a légi jármű "Normális Üzemi Körülmények" jelentést továbbít, akkor a közleménynek az előírt hívásból és az "OPERATIONS NORMAL" szavakból kell állnia.*

5.2.2 Összeköttetés létrehozása és biztosítása

5.2.2.1 *Frekvencia figyelés / Szolgálati idő*

5.2.2.1.1 Repülés közben a légi jármű-állomások kötelesek az illetékes Hatóság által előírt módon figyelni, és - a repülés biztonságát érintő okok kivételével - ezt a figyelést nem függeszthetik fel az érintett légi forgalmi állomás(ok) tájékoztatása nélkül.

5.2.2.1.1.1 A hosszú-távú, víz feletti repülést végző, vagy az olyan kijelölt területek felett repülő légi járműveknek, melyek fedélzeten kötelező, hogy kényszerhelyzeti helyjeladó (ELT) legyen, folyamatosan figyelniük kell a 121,5 MHz VHF kényszerhelyzeti frekvencián, kivéve, amikor a légi jármű más VHF csatornán éppen forgalmaz, illetve amikor a fedélzeti berendezéseinek jellemzői ezt korlátozzák, vagy a pilótafülkében uralkodó pillanatnyi munka- terhelés nem teszi lehetővé két csatorna egyidejű figyelését.

5.2.2.1.1.2 A légi járműveknek folyamatosan figyelniük kell a 121,5 MHz VHF kényszerhelyzeti frekvencián az olyan körzetekben, vagy útvonalakon, ahol lehetséges a légi jármű elfogása, vagy fennáll egyéb veszélyes helyzet lehetősége, és ahol ezt a követelményt az Illetékes Hatóság előírta.

5.2.2.1.1.3 **Ajánlás.**- *Az 5.2.2.1.1.1 és az 5.2.2.1.1.2 pontokban leírt körülményektől eltérő repülések során a légi járműveknek a lehető legtéljesebb mértékben figyelniük kell a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvenciát.*

5.2.2.1.1.4 A levegő-levegő VHF összeköttetési csatorna felhasználójának gondoskodnia kell arról, hogy

megfelelő figyelmet biztosítson a kijelölt ATS frekvenciákon, a légiforgalmi kényszerhelyzeti csatorna frekvenciáján és minden egyéb kötelezően figyelendő frekvencián.

5.2.2.1.2 A légiforgalmi állomásoknak az Illetékes Hatóság által előírt figyelmet kell biztosítaniuk.

5.2.2.1.3 A légiforgalmi állomásoknak az egységek szolgálati ideje alatt folyamatosan figyelniük kell a 121,5 MHz VHF kényszerhelyzeti csatornán, ahol az ehhez szükséges berendezések föl vannak szerelve.

Megjegyzés. - Lásd az Annex 10, V. Kötet, 4.1.3.1.1 pontjában a légiforgalmi állomásokon a 121,5 MHz frekvencia használatával kapcsolatos rendelkezéseket.

5.2.2.1.4 Amikor szükség van arra, hogy egy légi jármű-állomás vagy egy légiforgalmi állomás bármilyen okból felfüggeszse az üzemelését - ha lehetősége van rá -, akkor értesítenie kell az érintett többi állomást az üzemelés várható újra-kezdési időpontjának megadásával. Amikor az üzemelést újra-kezdi, erről tájékoztatnia kell a többi érintett állomást.

5.2.2.1.4.1 Amikor szükség van arra, hogy az üzemelést az eredeti értesítésben megadott időn túl is felfüggeszessék, akkor lehetőség szerint az először közölt időpontban, vagy ahhoz minél közelebb kell leadni az üzemelés újra-kezdésének módosított időpontját.

5.2.2.1.5 **Ajánlás** .- *Ha egy ilégiforgalmi rányító két vagy több ATS frekvenciát is használ egyidőben, akkor fontolóra kell venni olyan átjátszó berendezések biztosítását, amelyekkel a frekvenciák bármelyikén zajló ATS-, valamint légi jármű adásokat egyidejűleg le lehet adni a többi használatos frekvencián is, hogy a hatótávolságon belül lévő légi jármű-állomások hallhassák a légiforgalmi irányítótól származó és hozzá intézett összes közleményt.*

5.2.2.2 *A hálózati üzemelés alapelvei (HF kommunikáció)*

5.2.2.2.1 **PANS.** - *Egy adott rádió-távbeszélő hálózatba tartozó légiforgalmi állomásoknak segítséget kell nyújtaniuk egymásnak az alábbi hálózati alapelvek szerint, annak érdekében, hogy képesek legyenek a hálózat illetékességi területén belül található repülési útvonalakon közlekedő légi járművek által megkövetelt levegő-föld kommunikációs szolgálat biztosítására.*

5.2.2.2.2 **PANS.** - *Ha a hálózat nagyszámú állomásból áll, a hálózati összeköttetési szolgáltatást bármely meghatározott útvonal-szakaszon repülő légi jármű számára azoknak a kiválasztott állomásoknak kell nyújtaniuk, amelyeket az adott útvonal-szakaszra illetékes /kijelölt/ állomásoknak ("regular stations") neveznek.*

1. *Megjegyzés. - Egy megadott útvonal-szakaszra az illetékes/kijelölt állomások kiválasztása - ahol szükséges - körzeti vagy helyi megállapodás alapján történik, ha szükséges, a hálózatért felelős Államok között folytatott konzultáció után.*

2. *Megjegyzés. - Elvileg, az illetékes állomások azok az állomások lesznek, amelyek az adott útvonal-szakaszokon közlekedő légi járművekkel közvetlenül kapcsolatban álló helységeket szolgálgják ki, azaz a fel- és leszállási pontokat, a megfelelő repülés-tájékoztató központokat, vagy körzeti irányító központokat, és bizonyos esetekben, egyéb megfelelő helyen telepített állomások is lehetnek, amelyekre a rádiófedés teljessé tételéhez, vagy az adások vételéhez szükség van.*

3. *Megjegyzés. - Az illetékes állomások kiválasztásakor figyelembe kell venni a használatban lévő frekvenciákon a rádióhullámok terjedési tulajdonságait is.*

5.2.2.2.3 **PANS.** - *Olyan területeken, vagy útvonalakon, ahol a rádióhullámok terjedési jellemzői, a repülések útvonalának hossza vagy a légiforgalmi állomások közötti távolság további intézkedéseket tesz szükségessé ahhoz, hogy ilymódon a levegő/föld kommunikáció folyamatosságát a teljes útvonal-szakaszon biztosítsák, az illetékes állomásoknak meg kell osztaniuk egymás között az elsődleges figyelési felelősséget úgy, hogy minden egyes állomás a repülés azon szakaszán nyújtson elsődleges figyelő-szolgálatot, amely szakaszon a légi jármű közleményeit a leghatékonyabban képes kezelni.*

5.2.2.2.4 **PANS.** - *Az elsődleges figyelő-szolgálat végzése során minden illetékes állomás, többek közt:*

a) *felelősséggel tartozik a légi járművekkel folytatott kommunikáció céljára megfelelő elsődleges és másodlagos frekvenciák kijelöléséért;*

b) *vennie kell a helyzet-jelentéseket, és kezelnie kell a légi járművektől származó és a légi járműveknek címzett egyéb, a repülések biztonságos végrehajtása szempontjából elengedhetetlen közleményeket;*

c) *felelősséggel tartozik a rádióhiba esetére előírt eljárások végrehajtásáért (lásd az 5.2.2.7.2 pontot).*

5.2.2.2.5 **PANS.** - *Az elsődleges figyelő-szolgálat átadása egyik állomástól a másiknak általában akkor történik meg, amikor a légi jármű átlépi a repülés-tájékoztató körzet vagy a légiforgalmi irányító körzet határát; ezt a figyelő-szolgálatot - amennyire csak lehetséges - bármely időben annak az állomásnak kell nyújtania, amely azt a repülés-tájékoztató központot vagy körzeti irányító központot szolgálja ki, amelynek területén belül a légi jármű tartózkodik. Azonban, ha az összeköttetés körülményei ezt szükségessé teszik, egy állomástól megkövetelhetik, hogy az ilyen földrajzi határokon túl is fenntartsa a figyelő-szolgálatot, vagy hogy a figyelő-szolgálatot azelőtt átadja a következő állomásnak, mint ahogy a légi jármű elérné a határt, ha ezzel a levegő-föld összeköttetésben észrevehető javulás érhető el.*

5.2.2.3 *A használatos frekvenciák*

5.2.2.3.1 *A légi jármű-állomások a megfelelő rádiófrekvenciákon kötelesek üzemelni.*

5.2.2.3.1.1 *A levegő-föld irányító rádióállomás köteles kijelölni az(oka)t a frekvenciá(ka)t, amelye(ke)t, az irányítása alatt álló légi jármű-állomásoknak szokványos körülmények között használniuk kell.*

5.2.2.3.1.2 **PANS.** - *Hálózatban történő üzemelés esetén az elsődleges és másodlagos frekvenciák első kijelölését a hálózat azon állomásának kell megtennie, amellyel a légi jármű a repülés előtti ellenőrzést elvégzi, vagy felszállása után az első összeköttetés felvételét végrehajtja. Ennek az állomásnak kell gondoskodnia arról is, hogy a hálózat többi állomása szükség szerint értesüljön a kijelölt frekvenciá(k)ról.*

5.2.2.3.2 **Ajánlás.** - *Egy légiforgalmi állomás, amikor az 5.2.2.3.1.1 vagy az 5.2.2.3.1.2 pontoknak megfelelő módon kijelöli a frekvenciákat, lehetőleg vegye figyelembe az alkalmazható hullám-terjedési adatokat és azt a távolságot, amelyen keresztül szükség van az összeköttetés fenntartására.*

5.2.2.3.3 **Ajánlás.** - *Ha egy légiforgalmi állomás által kijelölt valamely frekvencia alkalmatlannak bizonyul, a légi jármű-állomás lehetőség szerint javasoljon egy másik frekvenciát.*

5.2.2.3.4 **PANS.-** *Amikor a hálózat állomásai az 5.1.1 pont előírásai ellenére a levegő-föld frekvenciákat az állomások közötti koordináció és együttműködés szempontjából szükséges közlemények továbbítására használják, akkor az ilyen közlemény-váltásokat olyan hálózati frekvenciák felhasználásával kell lebonyolítani, amelyeket az adott pillanatban nem használnak fokozott levegő-föld forgalmazásra. A légi jármű-állomásokkal folytatott közlemény-váltások minden esetben elsőbbséget kell élvezzenek a földi*

állomások közötti közlemény-váltásokkal szemben.

5.2.2.4 Az összeköttetés felvétele

5.2.2.4.1 A légitársaság-állomások - amennyiben ez lehetséges - közvetlenül a levegő-föld irányító rádióállomással legyenek összeköttetésben, amely megfelel annak az adott körzetnek, ahol a légitársaságok éppen repülnek. Ha erre nem képesek, akkor a légitársaság-állomásoknak fel kell használniuk bármely rendelkezésére álló, és alkalmas közvetítő eszközt ahhoz, hogy a közleményeiket a levegő-föld irányító rádióállomásnak eljuttassák.

5.2.2.4.2 Ha egy légitársasági állomásról egy légitársaság-állomással nem lehet rendes összeköttetést létesíteni, akkor a légitársasági állomásnak fel kell használnia bármely rendelkezésére álló, alkalmas közvetítő eszközt arra, hogy a légitársaság-állomás számára a közleményeit továbbítsa. Ha mindezek a próbálkozások eredménytelenek maradnak, akkor az illetékes Hatóság által előírt eljárások szerint értesíteni kell a közlemény feladóját.

5.2.2.4.3 **PANS.** - *Hálózati üzemelés esetén, ha a légitársaság-állomás és egy illetékes állomás között az elsődleges és a másodlagos frekvencián történt hívással nem sikerült összeköttetést teremteni, akkor valamelyik másik, az adott repülés tekintetében illetékes állomásnak kell lehetőség szerint segítséget nyújtania, akár úgy, hogy felhívja az elsőként hívott állomás figyelmét, vagy ha egy hívás egy légitársaság-állomástól származik, akkor válaszol a hívásra, és magára vállalja a forgalmazást.*

5.2.2.4.3.1 **PANS.** - *A hálózat többi állomásának hasonló intézkedésekkel lehetőleg csak akkor kell segítséget nyújtaniuk, ha az illetékes állomásokkal az összeköttetés felvételére irányuló kísérletek sikertelenek maradtak.*

5.2.2.4.4 **PANS.** - *Az 5.2.2.4.3 és az 5.2.2.4.3.1 pont előírásait ezenkívül még az alábbi esetekben kell alkalmazni:*

- a) az érintett légitársasági szolgálati egység kérésére;*
- b) ha a várt összeköttetés egy légitársasággal a várható időn belül nem jön létre, ezért rádióhiba előfordulására gyanakszanak.*

Megjegyzés. - Az adott időtartamot az illetékes ATS Hatóság írhatja elő.

5.2.2.5 HF összeköttetés átadása

5.2.2.5.1 **PANS.** - *A légitársaság-állomást az arra hivatott légitársasági állomásnak fel kell kérnie arra, hogy térjen át egyik rádiófrekvenciáról, vagy hálózatról egy másikra. Ilyen közlemény hiányában a légitársaság-állomásnak lehetőség szerint értesítenie kell az adott légitársasági állomást, mielőtt egy másik frekvenciára áttérne.*

5.2.2.5.2 **PANS.** - *Egyik hálózatról a másikra történő áttérés esetén az átadásnak lehetőleg addig kell megtörténnie, amíg a légitársaság egy olyan állomással áll összeköttetésben, amely mindkét hálózatban üzemel, hogy ezzel biztosítsák az összeköttetés folyamatosságát. Ha azonban a hálózatok közti váltást azzal egyidőben kell elvégezni, hogy az összeköttetést egy másik hálózati állomásnak átadják, akkor az átadást a két hálózati állomásnak lehetőség szerint koordinálnia kell, mielőtt a frekvenciaváltást tanácsolnák, vagy arra felhatalmazást adnának. A légitársasággal közölni kell az átadás után használandó elsődleges és másodlagos frekvenciákat is.*

5.2.2.5.3 Amikor egy légitársaság-állomás az egyik rádiófrekvencia figyeléséről egy másik frekvencia

figyelésére tért át, ha az illetékes ATS Hatóság ezt megköveteli, tájékoztassa az érintett légiforgalmi állomást, hogy megkezdte az összeköttetés figyelését az új frekvencián.

5.2.2.5.4 PANS. - *Amikor a légi jármű felszállása után a légi jármű-állomás bejelentkezik egy hálózathoz, akkor meg kell adnia felszállásának idejét, vagy az utolsó ellenőrző pont átrepülésének idejét a megfelelő illetékes állomásnak.*

5.2.2.5.5 PANS. - *Amikor a légi jármű-állomás új hálózatba lép át, akkor meg kell adnia az utolsó ellenőrző pont feletti átrepülésének idejét, vagy az utolsó jelentett pozíciója idejét a megfelelő illetékes állomásnak.*

5.2.2.5.6 PANS. - *Mielőtt a légi jármű-állomás elhagyná a hálózatot, lehetőleg minden esetben értesítenie kell a megfelelő illetékes állomást erről a szándékáról - az alábbiak közül - a megfelelő kifejezés továbbításával:*

a) amikor a légi jármű-vezető - légiforgalmi irányító között használt csatornára tér át:

Légi jármű: CHANGING TO ... (ÁTKAPCSOLOK A) ... - (a megfelelő légiforgalmi szolgálati egység neve)

b) leszállás után:

Légi jármű: LANDED ... (LESZÁLLTAM) (hely) ... (idő)

5.2.2.6 VHF összeköttetés átadása

5.2.2.6.1 A légi járművet az illetékes légiforgalmi állomásnak kell felkérnie arra, hogy térjen át egyik frekvenciáról a másikra, az jóváhagyott eljárásoknak megfelelően. Ilyen felkérés hiányában a légi jármű-állomásnak kell értesítenie az illetékes légiforgalmi állomást, mielőtt áttér egyik frekvenciáról a másikra.

5.2.2.6.2 Amikor az első kapcsolatot felveszi, illetve a VHF frekvencia elhagyásakor, a légi jármű-állomásnak továbbítania kell minden olyan tájékoztatást, amit az illetékes Hatóság előírt számára.

5.2.2.7 Összeköttetési hiba

5.2.2.7.1 Levegő-föld összeköttetés

5.2.2.7.1.1 Ha egy légi jármű-állomásnak nem sikerül összeköttetést létesítenie a légiforgalmi állomással a kijelölt frekvencián, akkor meg kell kísérelnie az összeköttetés felvételét egy az útvonalnak megfelelő másik frekvencián. Amennyiben ez a kísérlet sem sikerül, a légi jármű-állomásnak az útvonalnak megfelelő frekvencián meg kell próbálnia összeköttetést létesíteni más légi járművekkel, vagy más légiforgalmi állomásokkal. Ezenkívül, egy hálózatban működő légi járműnek a megfelelő VHF frekvenciát figyelnie kell, hogy képes legyen a közelében lévő légi járművektől érkező hívások vételére.

5.2.2.7.1.2 Ha az 5.2.2.7.1.1 pontban leírt kísérletek eredménytelenek maradnak, a légi jármű-állomásnak a "TRANSMITTING BLIND" (vak-adás) kifejezés után közleményét kétszer le kell adnia a kijelölt frekvenciá(ko)n, és ha szükséges, hozzá kell tennie a címzette(ke)t is, aki(k)nek a közleményt szánja.

5.2.2.7.1.2.1 PANS. - *Hálózati üzemelés esetén a vak-adással leadandó közleményt kétszer kell leadni az elsődleges és a másodlagos frekvencián is. A frekvencia-váltás előtt a légi jármű-állomásnak be kell jelentenie, hogy melyik frekvencia az, amire át fog váltani.*

5.2.2.7.1.3 A vevőkészülék meghibásodása

5.2.2.7.1.3.1 Ha egy légi jármű-állomás a vevőkészülék hibája miatt nem képes összeköttetést létesíteni,

akkor jelentéseit továbbítani kell a használatos frekvencián a megkívánt időpontokban vagy földrajzi helyeken, a "TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE" ("VAK-ADÁS A VEVŐKÉSZÜLÉK HIBÁJA MIATT") kifejezés után. A légi jármű-állomás le kell, hogy adja a szükségesnek ítélt közleményét, majd meg kell ismételnie az egészet. Ezen eljárás során a légi járműnek közölnie kell a következő tervezett adásának időpontját is.

5.2.2.7.1.3.2 Ha a légi jármű, légi forgalmi irányítói szolgáltatásban vagy tanácsadói szolgáltatásban részesül, az 5.2.2.7.1.3.1 pont előírásainak betartásán felül adjon tájékoztatást a légi jármű parancsnok-pilotájának a repülés folytatásával kapcsolatos szándékáról is.

5.2.2.7.1.3.3 Ha a légi jármű a fedélzeti berendezés hibája miatt nem képes összeköttetést létesíteni, akkor ha rendelkezik az ehhez szükséges berendezéssel, állítsa be a megfelelő SSR kódot a rádióhiba jelzésére.

Megjegyzés. - A rádióhiba esetén használható általános szabályokat a Chicagói Egyezmény, ICAO Annex 2 (a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Egyezményének 2. Függeléke) tartalmazza.

5.2.2.7.2 Föld-levegő összeköttetés

5.2.2.7.2.1 Amikor a légi forgalmi állomás nem képes összeköttetést létesíteni egy légi jármű-állomással, miután hívta azokon a frekvenciákon, amelyeken a légi jármű feltételezhetően figyel, akkor:

- a) kérjen fel segítség-nyújtásra más légi forgalmi állomásokat, úgy, hogy a légi járművet meghívják és közvetítik a forgalmazást, ha az szükséges;
- b) kérje fel az útvonalon repülő légi járműveket, hogy kíséreljék meg az összeköttetés felvételét az adott légi járművel, és közvetítsék a forgalmazást, ha szükséges.

5.2.2.7.2.2 Az 5.2.2.7.2.1 pont előírásait szintén alkalmazni kell:

- a) az érintett légi forgalmi szolgálati egység kérésére;
- b) ha a várt összeköttetés egy légi járművel a várható időszakon belül nem jön létre, és ezért rádióhiba előfordulására gyanakszanak.

Megjegyzés. - Az adott időtartamot az illetékes ATS Hatóság írhatja elő.

5.2.2.7.2.3 **Ajánlás.** - *Ha az 5.2.2.7.2.1 pontban leírt kísérletek sikertelenek maradnak, a légi forgalmi állomás a légi járműnek címzett közleményeket - a légi forgalmi irányítói engedélyeket tartalmazó közlemények kivételével - vak-adással kell, hogy leadja azo(ko)n a frekvenciá(ko)n, amelye(ke)n a légi jármű feltételezhetően figyel.*

5.2.2.7.2.4 Vak-adással a légi járművek számára nem szabad légi forgalmi irányítói engedélyeket továbbítani, kivéve azt az esetet, ha a közlemény feladója ezt határozottan kéri.

5.2.2.7.3 *A rádióhiba bejelentése.* A levegő-föld irányítói rádióállomás a lehető leghamarabb értesítse a levegő-föld összeköttetés bármely hibájáról az érintett légi forgalmi szolgálati egységeket és a légi járművek járatóit.

5.2.3 A HF közlemények kezelése

5.2.3.1 Általános előírások

5.2.3.1.1 **PANS.** - *Hálózati üzemelés esetén a légi jármű-állomásnak - ha az összeköttetés körülményei megengedik - a közleményeit lehetőleg a hálózat azon állomásainak kell leadnia, amelyekről azokat a*

lehető legkönnyebben, leggyorsabban lehet továbbítani a végső rendeltetési helyeikre. A légi járműveknek különösen a légi forgalmi szolgálatok által megkívánt jelentéseket kell annak a hálózati állomásnak leadniuk, amely azt a repülés-tájékoztató központot, vagy körzeti irányító központot szolgálja ki, amelynek területén belül a légi jármű éppen repül. Fordított esetben, a repülésben lévő légi járműveknek szánt közleményeket - amikor csak lehetséges - a légi járművekhez közvetlenül arról a hálózati állomásról kell továbbítani, amelyik a közlemény feladójának helyét szolgálja ki.

Megjegyzés. - Egy légi járműnek kivételesen szüksége lehet arra, hogy olyan légi forgalmi állomással vegye fel az összeköttetést, amely a repülés adott útvonal-szakaszán belül illetékes hálózaton kívül esik. Amikor a figyelmet az illetékes ATS Hatóság előírja, ez megengedhető a légi járművek számára, amennyiben ezt meg lehet tenni anélkül, hogy a légi jármű megszakítaná a figyelmet azon az összeköttetési hálózaton, amely a repülés adott útvonal-szakaszán illetékes, és feltéve, hogy ezzel nem okoznak zavaró kölcsönhatást más légi forgalmi állomások működésében.

5.2.3.1.2 PANS. - Egy bizonyos légi járműtől valamely hálózati állomásnak szóló közleményeket - amennyiben lehetséges - a hálózat többi olyan állomásának is vennie és nyugtáznia kell, amelyek olyan helyeket szolgálnak ki, ahol az adott információra szintén szükség van.

1. Megjegyzés. - A címzés nélküli levegő-föld közlemények szétosztására vonatkozó eljárások meghatározása több-oldalú vagy helyi megállapodások útján történik.

2. Megjegyzés. - Elvben az adásokat venni köteles állomások számát, az operatív követelményeknek megfelelően, a lehetséges minimumon kell tartani.

5.2.3.1.2.1 PANS. - Az adás vételét lehetőleg közvetlenül azután kell nyugtázni, miután azon állomás, amelyiknek a közleményt továbbították nyugtázta azt.

5.2.3.1.2.2 PANS. - A vett adást úgy kell nyugtázni, hogy a közleményt vevő állomás leadja a saját rádió-hívójelét, amelyet a ROGER szó követ - ha szükségesnek ítélik -, valamint annak az állomásnak a hívójelét, amelyik a közleményt leadta.

5.2.3.1.2.3 PANS. - Ha az adás vételét egy percen belül nem nyugtázzák, akkor annak az állomásnak kell azt továbbítani, amelyik vette a légi járműtől a közleményt, általában a légi forgalmi állandóhelyű szolgálaton keresztül, annak/azoknak/ az állomás(ok)nak, amely(ek) nem nyugtázta/nyugtázták/ az adás vételét.

5.2.3.1.2.3.1 PANS. - Ha rendkívüli körülmények között szükség van rá, hogy az adást a levegő-föld csatornákon keresztül továbbítsák, akkor lehetőség szerint az 5.2.2.3.4 pont előírásait kell betartani.

5.2.3.1.2.4 PANS. - Ha a továbbítás a légi forgalmi állandóhelyű távközlési hálózaton keresztül történt, akkor a közleményeket az érintett hálózati állomás(ok)nak kell megcímezni.

5.2.3.1.2.5 PANS. - Az(ok)nak az állomás(ok)nak, amely(ek) részére a közleményeket továbbították, el kell, hogy végezze/végezzék/ a közlemények helyi szétosztását, ugyanolyan módon, mintha a közleményeket közvetlenül a légi járművektől kapta/kapták/ volna a levegő-föld csatornán.

5.2.3.1.2.6 Az a légi forgalmi állomás, amelyik egy repülésben lévő légi járműről leadott légi jelentést (AIREP), vagy meteorológiai tájékoztatást tartalmazó közleményt vesz, köteles késedelem nélkül továbbítani:

1) az állomással kapcsolatban álló légi forgalmi szolgálati egységnek és meteorológiai hivatalnak;

2) az érintett légi jármű járatójának, vagy képviselőjének, ha az adott járató kifejezetten kérte, hogy az ilyen közleményeket megkapja.

5.2.3.1.3 PANS. - *Az 5.2.3.1.2 pont előírásait, ha ez megvalósítható, a nem-hálózati üzemelés esetén is alkalmazni kell.*

5.2.3.1.4 Ajánlás. - *Ha egy légiforgalmi állomás egy repülésben lévő légi járműnek címzett közleményt vesz, olyat, amelynek a közlemény címzésében ez a címzés szintén szerepel, és ha ez az állomás nem képes összeköttetést létesíteni azzal a légi járművel, amelyiknek a közleményt címezték, akkor a közleményt lehetőség szerint továbbítsa az útvonalon található azon légiforgalmi állomások számára, amelyek feltételezhetően összeköttetést tudnak létesíteni a légi járművel.*

Megjegyzés. - *Ez nem zárja ki a közleményt továbbító állomás részéről, hogy a címzett légi járműnek leadja az eredeti közleményt, ha a későbbiek során a továbbító állomás mégis összeköttetést tud teremteni az adott légi járművel.*

5.2.3.1.4.1 Ajánlás. - *Ha a légiforgalmi állomás, amelynek a közleményt címezték, nem tudja továbbítani a közleményt az 5.2.3.1.4 pont előírásai szerint, akkor erről lehetőleg értesítse a közlemény feladó állomást.*

5.2.3.1.4.2 A közleményt továbbító légiforgalmi állomásnak helyesbítene kell a közlemény címzését oly módon, hogy a saját helység jelölése helyére annak a légiforgalmi állomásnak a helység jelölését írja, amelyiknek a közlemény továbbításra került.

5.2.3.2 *Az ATS (Légiforgalmi Szolgálatok) közlemények továbbítása légi járművek számára*

5.2.3.2.1 PANS. - *Ha a légi járműnek egy ATS közleményt nem lehet kézbesíteni az ATS által meghatározott időn belül, akkor a légiforgalmi állomásnak értesítenie kell a közlemény feladóját. Ezután nem kell további intézkedést tennie ezzel a közleménnyel kapcsolatban, hacsak az ATS erre kifejezetten utasítást nem ad.*

5.2.3.2.2 PANS. - *Ha egy ATS közlemény kézbesítése bizonytalan, mert nem lehetséges egy közlemény vételének nyugtázását biztosítani, akkor a légiforgalmi állomásnak azt kell feltételeznie, hogy a légi jármű nem vette a közleményt, és a közlemény feladóját azonnal értesítenie kell arról, hogy bár a közleményt továbbította, de azt nem nyugtázták.*

5.2.3.2.3 PANS. - *Az a légiforgalmi állomás, amely átvette a közleményt az ATS-től, nem ruházhatja át a közleménynek légi jármű számára történő kézbesítése felelősséget egy másik állomásra. Jóllehet, összeköttetési nehézségek esetén, ha erre felkérlik őket, más állomásoknak is segítséget kell nyújtaniuk a közleménynek a légi jármű részére történő közvetítésében. Ebben az esetben annak az állomásnak, amelyik a közleményt az ATS-től átvette, lehetőleg kétsédelem nélkül egyértelmű megerősítést kell beszereznie arról, hogy a légi jármű hibátlanul nyugtázta a közleményt.*

5.2.3.3 *A levegő-föld közlemény-váltások rögzítése távgépírón*

5.2.3.3.1 PANS. - *Távgépírón történő rögzítés során az alábbi eljárást kell alkalmazni:*

a) minden sort a bal margónál kell kezdeni;

b) minden adás egy új sorban kell, hogy kezdődjön;

c) minden közlemény-váltásnak az alábbi elemek egy részét, vagy az összes elemet tartalmaznia kell, a

következő sorrendben:

- 1) a hívó állomás hívójele;*
- 2) a közlemény szövege;*
- 3) a hívott állomás, vagy a vevő állomás hívójele, amelyet a megfelelő rövidítés követ, az alábbiak jelzésére: "Vett adás"; "Visszaolvasás ", vagy "Nem volt hallható válasz";*
- 4) az adás vételét nyugtázó állomás(ok) hívójele, amelyet a megfelelő rövidítés követ annak jelzésére, hogy "Vett adás";*
- 5) a használt frekvencia megjelölése;*
- 6) a közlemény-váltás ideje UTC-ben;*
- d) a közlemény szövegének hiányzó részeit három ponttal (szóköz . szóköz . szóköz . szóköz), vagy három M betűvel (szóköz M szóköz M szóköz M szóköz) kell jelezni;*
- e) a gépelési hibák javítását a billentyűzet segítségével leadott (szóköz E szóköz E szóköz E szóköz) karakter-sorozattal kell bevezetni, ami után a helyes szöveget kell legépelni. A bejegyzés elvégzése után észlelt hibákat az utolsó bejegyzés után kell javítani, a COR rövidítés használatával, amelyet a helyes adat kövessen.*

5.2.4 A SELCAL eljárások

Megjegyzés. - Az 5.2.4 pontban leírt eljárások akkor alkalmazhatók, ha SELCAL-t használnak, és ilyenkor ezek helyettesítik az 5.2.1 pontban leírt, a hívással kapcsolatos bizonyos eljárásokat.

5.2.4.1 Általános rész

5.2.4.1.1 PANS. - *A SELCAL néven ismert szelektív hívó rendszer alkalmazása során az előszóval történő hívást a légi jármű felé kódolt impulzus-sorozat továbbításával helyettesítik a rádió-távbeszélő csatornáin keresztül. Egy szelektív hívás négy előre kiválasztott hang-impulzusból áll, amelyek továbbításához körülbelül két másodpercre van szükség. A hang-impulzusokat a légiforgalmi állomás kódoló berendezése állítja elő, és a fedélzeten található vevő készülék hangfrekvenciás (audio) kimenetéhez kapcsolt dekódoló berendezés veszi. A kijelölt impulzus-kód (SELCAL-kód) vétele bekapcsolja a pilótafülke hívórendszerét, fény- és/vagy hangjelzés formájában.*

Megjegyzés.- A SELCAL-kódok korlátozott száma miatt ugyanaz a kód több légi jármű részére is kijelölésre kerülhet. Ezért az ebben a fejezetben található pontos RTF (rádió-távbeszélő) eljárások használata kiemelten fontos, amikor SELCAL használatával hozzák létre az összeköttetést.

5.2.4.1.2 PANS. - *A SELCAL-t a megfelelően felszerelt állomásoknak kell használniuk szelektív hívásra az útvonal-repülési föld-levegő HF és VHF rádió csatornákon.*

5.2.4.1.3 PANS. - *A SELCAL-lal felszerelt légi járműveken a légi járművezető továbbra is képes hagyományos figyelmet folytatni a frekvencia hallgatásával, ha erre szükség van.*

5.2.4.2 A légi jármű SELCAL kódjának bejelentése a légiforgalmi állomások számára

5.2.4.2.1 PANS. - *A légi jármű-üzemeltető ügynökségének (járatójának) és a légi járműnek felelőssége arról gondoskodni, hogy minden légiforgalmi állomás, amellyel a légi jármű rendes körülmények között összeköttetést létesít egy adott repülés során, ismerje a légi jármű rádió-távbeszélő hívójeléhez rendelt SELCAL-kódot.*

5.2.4.2.2 **PANS.** - Amikor ez megvalósítható, a légi jármű-üzemeltető ügynökség (járató) rendszeres időközönként küldje szét minden érintett légi forgalmi állomásnak a légi járműveihez, vagy járataihoz rendelt SELCAL-kódok listáját.

5.2.4.2.3 **PANS.** - A légi járműnek az alábbiakat kell végrehajtania:

- a) a SELCAL-kódját bele kell írnia az illetékes légi forgalmi szolgálati egységnek benyújtott repülési tervbe; és
- b) gondoskodnia kell róla, hogy a HF légi forgalmi állomás rendelkezzen a helyes SELCAL-kóddal úgy, hogy átmenetileg összeköttetést létesít a HF légi forgalmi állomással, mialatt a légi jármű még az VHF fedés- területen belül található.

Megjegyzés. - A repülési terv kitöltésére vonatkozó előírásokat a "Légi forgalmi Szolgálatok Eljárásai - Légi forgalmi Irányítás Szervezés" /PANS-ATM/ (Doc 4444) kiadvány tartalmazza.

5.2.4.3 Repülés előtti ellenőrzés

5.2.4.3.1 **PANS.** - A légi jármű-állomás lépjen összeköttetésbe az illetékes légi forgalmi állomással és kérjen repülés előtti SELCAL ellenőrzést, és ha szükséges, adja meg a SELCAL-kódját.

5.2.4.3.2 **PANS.** - Amikor elsődleges és másodlagos frekvenciákat jelöltek ki, a SELCAL ellenőrzést rendes körülmények között először a másodlagos, azután az elsődleges frekvencián kell elvégezni. A légi jármű-állomás ezután készen áll a folyamatos közlemény-váltásra az elsődleges frekvencián.

5.2.4.3.3 **PANS.** - Ha a repülés előtti ellenőrzés során kiderül, hogy akár a földi, akár a fedélzeti SELCAL berendezés működésképtelen, akkor a légi járműnek lehetőség szerint folyamatosan figyelnie kell további repülése során, egészen addig, amíg a SELCAL ismét használhatóvá válik.

5.2.4.4 Az összeköttetés felvétele

5.2.4.4.1 **PANS.** - Ha egy légi forgalmi állomás SELCAL használatával kezdeményez hívást, a légi jármű a rádió-hívójelével és a "GO AHEAD" ("JÖHET A KÖZLEMÉNYE") kifejezéssel kell, hogy válaszoljon.

5.2.4.5 Útvonal-repülés során alkalmazandó eljárások

5.2.4.5.1 **PANS.** - A légi jármű-állomásnak gondoskodnia kell róla, hogy az illetékes légi forgalmi állomások értesüljenek arról, hogy SELCAL figyelést hozott létre vagy tart fenn.

5.2.4.5.2 **PANS.** - Ha a körzeti léginavigációs egyezmények ezt így írják elő, a légi járműtől az előre tervezett jelentések továbbításának kérését a légi forgalmi állomás SELCAL használatával is kezdeményezheti.

5.2.4.5.3 **PANS.** - Mihelyt egy bizonyos légi jármű-állomás SELCAL figyelést hozott létre, a légi forgalmi állomások lehetőleg a SELCAL-t használják akkor, amikor a légi járművet hívniuk kell.

5.2.4.5.4 **PANS.** - Abban az esetben, ha a SELCAL jelre nem érkezik válasz az elsődleges frekvencián végrehajtott két hívás és a másodlagos frekvencián végrehajtott további két hívás után sem, akkor a légi forgalmi állomásnak vissza kell térnie az előszóban történő híváshoz.

5.2.4.5.5 **PANS.** - Hálózatban üzemelő állomásoknak azonnal tájékoztatniuk kell egymást, ha egy földi, vagy egy fedélzeti SELCAL berendezés működésében zavar áll be. Hasonlóképpen, a légi jármű (vezetője)

is gondoskodjon arról, hogy a repülésével kapcsolatban álló légiforgalmi állomás azonnal tudomást szerezzen a fedélzeti SELCAL berendezésének bármilyen meghibásodásáról, és arról, hogy a továbbiakban élszóban kell hívnia a légi járművet.

5.2.4.5.6 **PANS.** - Minden állomást értesíteni kell akkor, amikor a SELCAL berendezés újra működőképessé válik.

5.2.4.6 SELCAL-kódok kiosztása a légi járművek részére

5.2.4.6.1 **PANS.** - Elméletben, a SELCAL-kód a légi járművön a rádió-távbeszélő hívójelhez kell, hogy kötődjön, vagyis ha a rádió-hívójelben járatszámot (szolgálati számot) használnak, a SELCAL-kódot a légi járművön a járatszám mellett kell bejegyezni. Minden egyéb esetben a SELCAL-kódot a légi járművön a légi jármű lajstromjele mellett kell bejegyezni.

Megjegyzés. - A járatok világszerte egyre gyakrabban használják a légitársaság nevének rövidítését és a járat szolgálati számát rádió-távbeszélő hívójelnek. A légi járművön található SELCAL berendezésnek ezért olyannak kell lennie, amely lehetővé teszi, hogy egy adott kódot a légi jármű járatszámahoz rendeljenek, vagyis olyan berendezésre van szükség, amely képes a kód-kombinációk átállítására. A jelenlegi állapot szerint azonban sok légi járművön a SELCAL berendezés egy-kódos típusú, és az ilyen légi járművek nem tudják teljesíteni a fenti alapelvet. Ez nem zárhatja ki a járatszám típusú hívójelek használatát egy ilyen felszereléssel rendelkező légi járművön, ha ezt a fajta hívójelet kívánják használni, de alapvetően fontos, hogy ha egy-kódos típusú fedélzeti berendezést használnak járatszám típusú rádió-hívójellel együtt, akkor a földi állomásokat tájékoztatni kell minden egyes repülés esetén, hogy milyen SELCAL-kód áll rendelkezésre a légi járművön.

5.3 Vészhelyzeti és sürgősségi rádiótávbeszélő eljárások

5.3.1 Általános rész

Megjegyzés. - Az 5.3 pontban leírt vészhelyzeti és sürgősségi eljárások a rádió-távbeszélő használatára vonatkoznak. Az ITU Rádió Szabályzat S30 cikkelye és az S13 Függelék előírásai általánosan alkalmazhatóak, kivéve, hogy az S30.9 lehetővé teszi más eljárások alkalmazását is ott, ahol kormányzati szinten különleges egyezményeket kötöttek, valamint alkalmazhatóak a légi jármű állomások és a tengerészeti mozgó szolgálat állomásai közötti rádiótávbeszélő összeköttetések esetére is.

5.3.1.1 Minden vészhelyzettel, vagy sürgősségi állapottal, körülménnyel kapcsolatos közlemény vészhelyzeti és sürgősségi forgalmazásnak minősül. A vészhelyzeti és a sürgősségi körülmények az alábbiak szerint kerültek meghatározásra:

- a) *Kényszerhelyzet /Distress/*: az az állapot, amelyben súlyos és/vagy közvetlen közeli veszély áll fenn, és késedelem nélküli segítségnyújtásra van szükség.
- b) *Sürgősség /Urgency/*: az az állapot, amely egy légi jármű vagy egyéb jármű, illetve a légi jármű fedélzetén vagy a látótávolságon belül lévő személy biztonságát érinti, de amely nem igényli az azonnali segítségnyújtást.

5.3.1.2 A "MAYDAY" rádió-távbeszélő vészhelyzeti kódot és a "PAN PAN" rádió-távbeszélő sürgősségi kódot kell használni vészhelyzetre, illetve sürgősségi állapotra vonatkozó rádió-forgalmazás bevezetéseként, a körülményekhez igazodva.

5.3.1.2.1 A vészhelyzeti és sürgősségi forgalmazás során - bármely későbbi összeköttetés elején, - megengedett a vészhelyzeti és sürgősségi rádió-távbeszélő kódszavak használata.

5.3.1.3 A vészhelyzetben vagy sürgősségi körülmények között lévő légi járművek számára címzett közlemények feladója - az ilyen közlemények számában, terjedelmében és tartalmában - szorítkozzon a körülmények által megkövetelt minimális mértékre.

5.3.1.4 Ha a légi jármű által hívott állomás a vészhelyzeti vagy sürgősségi közlemény vételét nem nyugtázza, más állomások kötelesek segítséget nyújtani, ahogy az a helyzetnek megfelelően az 5.3.2.2 és 5.3.3.2 pontban előírásra került.

Megjegyzés.- A "más állomások" fogalma minden olyan állomásra vonatkozik, amely vette a vészhelyzeti vagy sürgősségi közleményt, és bizonyos abban, hogy azt a címzett állomás nem nyugtázza.

5.3.1.5 A vészhelyzeti és sürgősségi forgalmazást általában azon a frekvencián kell fenntartani, amelyen ez a közlemény-váltás elkezdődött, addig, amíg úgy nem ítélik, hogy kielégítőbb segítséget lehet nyújtani, ha az érintett légi járművel az összeköttetést egy másik frekvencián folytatják.

Megjegyzés. - Szükség szerint a 121,5 MHz, vagy egyéb rendelkezésre álló VHF, vagy HF frekvencia használható.

5.3.1.6 Általánosságban, a vészhelyzeti és sürgősségi forgalmazás során, a rádió-távbeszélő adásokat lassan és érthetően kell továbbítani, a rögzítés elősegítésére minden szót tisztán kiejtve.

5.3.2 Vészhelyzeti rádió-távbeszélő közlemények

5.3.2.1 A vészhelyzetben lévő légi jármű tevékenysége

5.3.2.1.1 Azonkívül, hogy egy vészhelyzetben lévő légi járműnek az általa leadott vészhelyzeti közleményt a MAYDAY rádió-távbeszélő vészhelyzeti kóddal kell, hogy bevezessen (*lásd* az 5.3.1.2 pontot), melyet háromszor meg kell ismételnie:

a) a vészhelyzeti közleményt az adott időben használatos levegő-föld frekvencián kell leadni;
b) a vészhelyzeti közlemény az alábbi elemek közül minél többet tartalmazzon, érthetően elmondva, és ha lehet, az alábbi sorrendben:

- 1) a címzett/hívott állomás neve (ha az idő és a körülmények megengedik);
- 2) a légi jármű azonosítója;
- 3) a vészhelyzeti állapot természete;
- 4) a légi jármű parancsnokának szándéka;
- 5) a légi jármű pillanatnyi helyzete, repülési magassága (pl. repülési szint /flight level/, tengerszint feletti magasság /altitude/, stb., amelyik alkalmazható), és útirány-szövege /heading/.

1. Megjegyzés. - A fentieket ki lehet egészíteni az alábbi intézkedésekkel:

- a) A vészhelyzetben lévő légi jármű a vészhelyzeti közleményét leadja a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián, vagy más légiforgalmi mozgó szolgálati frekvencián, ha ezt szükségesnek vagy kívánatosnak tartja. A kényszerhelyzeti frekvencián nem minden légiforgalmi állomás tart folyamatos figyelőszolgálatot;*
- b) A légi jármű a vészhelyzeti közleményét általános adással adja le, ha az idő és a körülmények ezt előnyössé teszik;*
- c) A légi jármű a tengerészeti mozgó szolgálat rádió-távbeszélő hívási frekvenciáin ad;*
- d) A légi jármű felhasznál minden rendelkezésére álló eszközt, hogy felhívja magára a figyelmet és állapotát mások tudomására hozza (beleértve a megfelelő SSR üzemmód és kód aktivizálását is);*
- e) Bármelyik állomás bármilyen rendelkezésére álló eszközt felhasznál, hogy egy vészhelyzetben lévő légi járműnek segítséget nyújtson;*
- f) A fenti 5.3.2.1.1 b) pontban felsorolt elemek bármilyen variációját használja, amikor nem maga az adó*

állomás van vészhelyzetben, feltéve, hogy ezt a körülményt a vészhelyzeti közleményben világosan közli.

2. Megjegyzés. - A címzett állomás általában az az állomás lesz, amellyel a légi jármű összeköttetésben van, vagy amelynek illetékességi területén belül a légi járművet éppen üzemeltetik.

5.3.2.2 A címzett állomás, vagy a vészhelyzeti közleményt elsőként nyugtázó állomás eljárásai

5.3.2.2.1 A vészhelyzetben lévő légi jármű által meghívott állomás, vagy a vészhelyzeti közleményt elsőként nyugtázó állomás köteles:

- a) azonnal nyugtázni a vészhelyzeti közleményt;
 - b) átvenni az összeköttetés irányítását, vagy meghatározott módon és érthetően átruházni ennek felelősségét; ha ez megtörtént, erről értesítse a légi járművet;
 - c) azonnali intézkedésekkel gondoskodni arról, hogy minden szükséges információt elérhetővé tegyenek:
 - 1) az érintett ATS egység részére;
 - 2) az érintett járató vagy annak képviselője részére, az előre meghatározott eljárások szerint;
- Megjegyzés. - Az érintett járató értesítésének követelménye nem rendelkezik elsőbbséggel bármely más intézkedés előtt, amely a vészhelyzetben lévő repülés, vagy a körzetben tartózkodó bármely egyéb repülés biztonságával van összefüggésben, vagy amely kihatással lehet a többi, a körzetbe később várható repülés előrehaladására.*
- d) szükség szerint figyelmeztetni a többi állomást, hogy ne küldjenek át más légi járművet arra a csatornára, amelyiken a vészhelyzettel kapcsolatos forgalmazás folyik.

5.3.2.3 Adástilalom elrendelése

5.3.2.3.1 A vészhelyzetben lévő állomásnak, vagy a vészhelyzeti forgalmazást irányító állomásnak jogában áll az adástilalom elrendelése, akár a mozgó szolgálat minden állomásának az adott körzetben belül, akár bármely állomásra vonatkozóan, amely zavarja a vészhelyzeti forgalmazást. A körülményektől függően ezeket az utasításokat vagy "minden állomásnak", vagy csak egy adott állomásnak kell megcímezni. Mindkét esetben az alábbi szavakat kell használni:

- a "STOP TRANSMITTING" ("Tartson adásszünetet / Fejezze be az adást") kifejezést;
- a MAYDAY rádió-távbeszélő vészhelyzeti kódot.

5.3.2.3.2 Az 5.3.2.3.1 pontban leírt kódok használata a vészhelyzetben lévő légi jármű-állomás és a vészhelyzeti forgalmazást irányító állomás számára korlátozottak.

5.3.2.4 A többi állomás eljárásai

5.3.2.4.1 A vészhelyzeti közleményeknek korlátlan elsőbbségük van minden egyéb közleményváltással szemben. Egy állomás, amely tudatában van ezeknek a vészhelyzeti körülményeknek, nem adhat az érintett frekvencián, kivéve ha:

- a) a vészhelyzet megszűnt, vagy a vészhelyzeti forgalmazás befejeződött;
- b) az összes vészhelyzeti forgalmazást más frekvenciára küldték át;
- c) a forgalmazást irányító állomás az adásra engedélyt ad;
- d) saját maga az, aki segítséget kell, hogy nyújtson.

5.3.2.4.2 Bármely állomás, amely tud a vészhelyzeti forgalmazásról, és maga nem tud segítséget nyújtani a vészhelyzetben lévő állomásnak, ettől függetlenül köteles figyelni az ilyen közlemény-váltást, amíg nyilvánvalóvá nem válik, hogy az érintett állomás megkapja a segítséget.

5.3.2.5 *A vészhelyzeti forgalmazás és az adásszünet befejezése*

5.3.2.5.1 Ha egy légi jármű a továbbiakban már nincs vészhelyzetben, köteles a vészhelyzeti állapotot törölő közleményt leadni.

5.3.2.5.2 Ha a vészhelyzeti forgalmazást irányító állomás bizonyossá válik, hogy a vészhelyzeti közlemény-váltás befejeződött, akkor azonnali intézkedéseket kell tennie annak biztosítására, hogy ezt a tájékoztatást minél hamarabb a tudomására hozzák:

- 1) az érintett ATS egységnek;
- 2) az érintett járatónak, vagy képviselőjének, az előre meghatározott intézkedések szerint.

5.3.2.5.3 A vészhelyzeti forgalmazást és az adásszünetet egy olyan közlemény kiadásával kell befejezni, amely tartalmazza a "DISTRESS TRAFFIC ENDED" kifejezést, azon a frekvencián vagy frekvenciákon, amelyet a vészhelyzeti forgalmazás során használtak. Ezt a közleményt csak a vészhelyzeti forgalmazást irányító állomás adhatja le akkor, miután vette az 5.3.2.5.1 pontban leírt közleményt, ha az illetékes Hatóság erre a tevékenységre felhatalmazta.

5.3.3 *Sürgősségi rádió-távbeszélő közlemények*

5.3.3.1 *A sürgősségi helyzetet jelentő légi jármű tevékenysége, az 5.3.3.4 pontban leírtak kivételével*

5.3.3.1.1 Azonkívül, hogy a sürgősségi közleményt a PAN PAN rádió-távbeszélő sürgősségi kóddal kell kezdeni (lásd az 5.3.1.2 pontot), azt lehetőleg háromszor megismételve, valamint a kódcsoport minden egyes tagját a francia "panne" szóval megegyező módon kiejtve, a sürgősségi állapotot jelentő légi járműnek még az alábbi eljárásokat kell betartania:

- a) a sürgősségi közleményét az adott időben használatos levegő-föld frekvencián kell leadnia;
- b) a sürgősségi közleménynek az alábbi elemek közül mindazokat tartalmaznia kell, melyekre szükség van, érthetően elmondva, és lehetőségek szerint az alábbi sorrendben:
 - 1) a címzett állomás neve;
 - 2) a légi jármű azonosítója;
 - 3) a sürgősségi állapot természetete;
 - 4) a légi jármű parancsnokának szándéka;
 - 5) a légi jármű pillanatnyi helyzete, repülési magassága (azaz repülési szint /flight level/, tengerszint feletti magasság /altitude/, stb., amelyik alkalmazható), és útirány-szöve /heading/;
 - 6) minden egyéb hasznos információ.

1. *Megjegyzés.* - A fenti 5.3.3.1.1 pont előírásai nem zárják ki azt, hogy egy légi jármű általános adással adja le a sürgősségi közleményét, ha az idő és a körülmények ezt előnyösebbé teszik.

2. *Megjegyzés.* - A címzett állomás általában az az állomás lesz, amelyik a légi járművel összeköttetésben volt, vagy amelynek illetékességi körzetében a légi jármű pillanatnyilag üzemel.

5.3.3.2 *A címzett állomás, vagy a sürgősségi közleményt elsőként nyugtázó állomás eljárásai*

5.3.3.2.1 Egy sürgősségi helyzetet bejelentő légi jármű által meghívott állomás, vagy a sürgősségi közleményt elsőként nyugtázó állomás köteles:

- a) nyugtázni a sürgősségi közleményt;
- b) azonnali intézkedéseket fogantatosítani annak biztosítására, hogy amilyen gyorsan csak lehet, minden szükséges tájékoztatás hozzáférhetővé váljon:
 - 1) az érintett ATS egységek részére;

- 2) az érintett járatok vagy képviselőik számára, az előre meghatározott eljárások, intézkedések szerint;
Megjegyzés. - Az érintett járató értesítésének követelménye nem rendelkezik elsőbbséggel bármely más intézkedés előtt, amely a sürgősségi helyzetben lévő repülés, vagy a körzetben tartózkodó bármely egyéb repülés biztonságával van összefüggésben, vagy amely kihatással lehet a többi, a körzetbe később várható repülés előrehaladására.
- c) ha szükséges, vegye át a forgalmazás irányítását.

5.3.3.3 Az összes többi állomás eljárása

5.3.3.3.1 A sürgősségi közleményeknek elsőbbségük van minden egyéb közleménnyel szemben, kivéve a vészhelyzeti közleményeket, ést az összes állomásnak vigyáznia kell, hogy ne zavarja a sürgősségi állapottal kapcsolatos forgalmazást.

5.3.3.4 Az egészségügyi szállítást végző légi jármű eljárásai

5.3.3.4.1 Az 5.3.3.4.2 pontban leírt jel használata azt kell, hogy jelezze, hogy az azt követő közlemény egy védett egészségügyi repülésre vonatkozik, amely megfelel az 1949-es Genfi Egyezményeknek és Kiegészítő Jegyző- könyveinek.

5.3.3.4.2 Az egészségügyi szállítást végző légi jármű bejelentésére és azonosítására a lehetőleg háromszor ismételt PAN PAN rádió-távbeszélő sürgősségi jel használatos, amelyben a szavakat a francia "panne" szó kiejtésével megegyezően mondják ki, és ezt az egészségügyi szállító repülések számára kijelölt MAY-DEE-CAL szó kell, hogy kövesse, a francia "médical" szó kiejtésével megegyezően kimondva. A fenti jelölések használata azt jelzi, hogy az ezt követő közlemény védett egészségügyi szállító repülésre vonatkozik. A közleménynek az alábbi adatokat kell tartalmaznia:

- a) az egészségügyi szállító légi jármű hívójele, vagy az azonosítás egyéb módja;
- b) az egészségügyi szállító légi jármű helyzete;
- c) az egészségügyi szállító repülést végző légi járművek száma és típusa;
- d) a tervezett útvonal;
- e) az útvonalra, valamint a felszállásra és érkezésre tervezett idő, értelemszerűen; és
- f) bármely egyéb információ, mint amilyen a repülési magasság, a figyelt rádió-frekvenciák, a használt nyelvek, valamint a rendelkezésre álló SSR üzemmódok és kódok.

5.3.3.5 A címzett állomás, vagy az egészségügyi szállítást végző légi jármű közleményét vevő további állomások eljárásai

5.3.3.5.1 Az 5.3.3.2 és az 5.3.3.3 pont előírásait, értelemszerűen, az egészségügyi szállító légi jármű közleményeit vevő állomásokra is alkalmazni kell.

5.4 Jogellenes beavatkozással kapcsolatos közlemények

Egy jogtalan beavatkozás alatt álló légi jármű által meghívott állomásnak, vagy a légi jármű hívását elsőként nyugtázó állomásnak minden lehetséges segítséget meg kell adni a légi jármű részére, beleértve az illetékes ATS egység, valamint bármely más állomás, szervezet vagy személy értesítését, amely helyzeténél fogva képes az érintett légi jármű repülését segíteni.

6. FEJEZET LÉGIFORGALMI RÁDIÓNAVIGÁCIÓS SZOLGÁLAT

6.1 Általános előírások

6.1.1 A légiforgalmi rádió navigációs szolgálatba bele kell, hogy tartozzon a nemzetközi légiforgalmi szolgálatoknál használatos rádió navigációs eszközök összes típusa és rendszere.

6.1.2 Egy rádió navigációs eszközt, berendezést, amely nincs folyamatos üzemben, ha lehetséges, üzembe kell állítani, ha azt egy légi jármű, vagy bármely, a felügyeletét ellátó földi hatóság, vagy egy légi jármű járató felhatalmazott képviselője kéri.

6.1.2.1 **Ajánlás.** - *A légi jármű az ilyen kéréseket lehetőség szerint az érintett légiforgalmi állomásnak adja le, a rendes körülmények között használt levegő-föld frekvencián.*

6.1.3 Intézkedni kell arra vonatkozóan, hogy a helyi légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység késedelem nélkül megkaphassa az alapvetően fontos információkat a nem-látásos /non-visual/ segédeszközök működési állapotáról, a repülés előtti eligazításhoz szükséges formában, az Annex 15 előírásainak megfelelően.

6.2 Iránymérés

Bevezető Megjegyzések

1) *Az iránymérő állomások akár önállóan működnek, akár két, vagy több állomást tartalmazó csoportokban, egy fő iránymérő állomás irányítása alatt.*

2) *Az önállóan működő iránymérő állomás csak saját magához képest mérve tudja megállapítani a légi jármű helyzetének irányát.*

6.2.1 **Ajánlás.** - *Az önállóan működő iránymérő állomás, kérésre, lehetőség szerint a következő adatokat adja meg:*

- 1) a légi jármű földrajzi rádió-irányszöge (True Bearing), a megfelelő kifejezés használatával;*
- 2) a légi jármű által követendő földrajzi (tényleges) irányszög (True Heading), ha az iránymérő állomás felé akar repülni, a szél-eltérítés figyelembevétele nélkül, a megfelelő kifejezés használatával;*
- 3) a légi járműnek mágneses rádió-irányszöge (Magnetic Bearing), a megfelelő kifejezés használatával;*
- 4) a légi jármű által követendő mágneses irányszög (Magnetic Heading), ha az iránymérő állomás felé akar repülni, a szél-eltérítés figyelembevétele nélkül, a megfelelő kifejezés használatával;*

6.2.2 **Ajánlás.** - *Ha az iránymérő állomások hálózatként működnek a légi jármű helyzetének megállapításához, akkor az egyes állomások az általuk mért rádió-irányszögeket azonnal küldjék el az iránymérő hálózatot vezérlő állomásnak, azért, hogy lehetővé tegyék a légi jármű helyzetének meghatározását.*

6.2.2.1 **Ajánlás.** - *A hálózatot vezérlő állomás a légi járműveknek, kérésre, lehetőleg az alábbi módszerekkel adja meg azok helyzetét:*

- 1) helyzet egy adott viszonyítási ponthoz képest, vagy szélességi és hosszúsági fokokban megadva, a megfelelő kifejezés használatával;*
- 2) a légi járműnek az iránymérő állomástól, vagy egyéb meghatározott ponttól mért földrajzi irányszöge (True Bearing), a megfelelő kifejezés használatával, valamint távolsága az iránymérő állomástól vagy vonatkoztatási ponttól, a megfelelő kifejezés használatával;*

3) a légi jármű által akkor követendő mágneses irányszög, a szél-eltérítés figyelembevétele nélkül, ha az iránymérő állomás, vagy egyéb meghatározott pont irányában akar repülni, a megfelelő kifejezés használatával, valamint távolsága az iránymérő állomástól vagy az adott ponttól, a megfelelő kifejezés használatával.

6.2.3 A légi jármű-állomások általában az illetékes légiforgalmi állomástól, vagy az iránymérő hálózatot vezérlő állomástól kérik az állomástól mért rádió-irányszögek, vagy oda vezető irányszögek, valamint helyzetük megadását.

6.2.4 Az állomástól mért rádió-irányszög, vagy az oda vezető irányszög, vagy a helyzet kéréséhez a légi jármű állomásnak a "figyelési frekvencián" meg kell hívnia a légiforgalmi állomást, vagy az iránymérést vezérlő állomást. Ezután a légi jármű, a megfelelő kifejezés használatával, meg kell, hogy adja a kért szolgáltatás típusát.

6.2.5 Amikor az iránymérő állomás, vagy állomás-soport készen áll a mérésre, a légi jármű-állomás által eredetileg hívott állomás, ahol szükséges, adásra kéri fel a légi járművet az iránymérés elvégzéséhez; ha szükséges, közli, hogy a légi jármű-állomásnak erre a célra melyik frekvenciát kell használnia, hogy hányszor kell megismételnie az adását, az adás szükséges időtartamát, vagy bármely, az adással kapcsolatos különleges követelményt.

6.2.5.1 Rádió-távbeszélő üzemben a rádió-irányszöget kérő légi jármű-állomás az adását hívójelének megismétlésével kell, hogy befejezze. Ha az adás így is túl rövid volt ahhoz, hogy az iránymérő állomás meg tudja határozni a légi jármű rádió-irányszögét, akkor a légi járműnek hosszabb ideig kell adásban lennie úgy, hogy egymásután kétszer, kb. tíz másodpercig ad, vagy másféle olyan jelzést ad, mint amit az iránymérő állomás kérhet tőle.

Megjegyzés. - Vannak olyan típusú VHF/DF iránymérő állomások, amelyeknek modulált jelre (beszédre) van szükségük a rádió-irányszög megállapításához.

6.2.6 Ha az iránymérő állomás mérésének eredményét nem itéli kielégítőnek, akkor fel kell kérnie a légi jármű-állomást adásának megismétlésére.

6.2.7 Amikor útirány-szöget (heading), vagy rádió-irányszöget (bearing) kértek, az iránymérő állomásnak azt a légi jármű-állomás részére az alábbi formában kell megadnia:

- 1) a megfelelő kifejezés;
- 2) rádió-irányszög (bearing), vagy útirány-szög (heading) a rádió-iránymérő állomáshoz viszonyítva, három számjeggyel megadva;
- 3) a rádió-irányszög pontossági osztálya;
- 4) a mérés időpontja, ha szükséges.

6.2.8 Ha a légi jármű földrajzi helyzetét kérték, az iránymérést vezérlő állomásnak, miután a térképen az egyidejűleg végzett összes mérés eredményét összegezte, meg kell, hogy határozza a légi jármű megfigyelt helyzetét, és a mérés eredményét a légi jármű-állomás részére a következő formában kell megadnia:

- 1) a megfelelő kifejezés;
- 2) a légi jármű földrajzi helyzete;
- 3) a helyzet meghatározásának pontossági osztálya;
- 4) az észlelés időpontja.

6.2.9 Amint a légi jármű-állomás megkapta a kért rádió-irányszöget, vagy útirány-szöget, vagy a tájékoztatást a földrajzi helyzetéről, vissza kell, hogy ismétlje a közleményt, hogy azt az állomás

megerősítse, vagy helyesbítse.

6.2.10 Amikor a légi jármű helyzetét rádióirányszög (bearing), vagy útirány-szög (heading), valamint távolság segítségével adják meg egy ismert ponthoz viszonyítva, amely ha nem a mérést végző, a földrajzi helyzetet közlő állomás, akkor a vonatkozási pont a repülőtér, nagyobb város, vagy földrajzi tereptárgy lehet. A repülőteret előnyben kell részesíteni más pontokkal szemben. Amikor vonatkozási pontnak nagyobb lakott területet, vagy várost adnak meg, akkor a rádióirányszöget, útirány-szöget és a távolságot annak középpontjától kell mérni.

6.2.11 Amikor a légi jármű helyzetét földrajzi szélességben és hosszúságban fejezik ki, akkor azt fokokból és percekből álló számcsoporttal kell megadni, melyet értelemszerűen a földrajzi szélesség esetében az N /Észak/, vagy S /Dél/ betű, a földrajzi hosszúság esetén az E /Kelet/, vagy W /Nyugat/ betű követ. Rádió-átbeszélő üzemből a NORTH, SOUTH, EAST és WEST szavakat kell használni.

6.2.12 Az iránymérő állomás értékelése alapján a mérések, rádióirányszögek és földrajzi helyzetek pontosságát az alábbi táblázat szerint kell osztályozni:

Rádióirányszögek:

- "A" osztály - plusz/mínusz 2 fokon belüli pontosság;
- "B" osztály - plusz/mínusz 5 fokon belüli pontosság;
- "C" osztály - plusz/mínusz 10 fokon belüli pontosság;
- "D" osztály - a "C" osztálynál kevésbé pontos.

Földrajzi helyzetek:

- "A" osztály - 9,3 km-en (5 NM) belüli pontosság;
- "B" osztály - 37 km-en (20 NM) belüli pontosság;
- "C" osztály - 92 km-en (50 NM) belüli pontosság;
- "D" osztály - a "C" osztálynál kevésbé pontos.

6.2.13 Az iránymérő állomásoknak jogukban áll megtagadni a rádióirányszögek, útirány-szögek, vagy földrajzi helyzetek közlését, ha a mérés körülményei nem megfelelőek, vagy ha a rádióirányszögek nincsenek az állomás kalibrálási határain belül, és meg kell adniuk a szolgáltatás megtagadásának okát is.

7. FEJEZET LÉGI FORGALMI HÍRKÖZLŐ SZOLGÁLAT

7.1 Általános előírások

7.1.1 A rádió-adás anyaga

A rádió-adás anyagának szövegét a feladónak kell elkészítenie, a leadni kívánt formában.

7.1.2 Frekvenciák és adás-idők

7.1.2.1 Az adást a meghatározott frekvenciákon, a megadott időpontokban kell elvégezni.

7.1.2.2 Valamennyi adás tervezett időpontját és frekvenciáját a megfelelő dokumentumokban kell közzétenni. Ha a frekvenciákban vagy az adások időpontjában bármely változás történne, azt a változtatás előtt legalább két héttel NOTAM-ban kell közzétenni.* Ezenkívül, ha lehetséges, bármely ilyen változást valamennyi rendszeres adásban be kell jelenteni a változtatást megelőző 48 órán belül úgy, hogy az erről szóló tájékoztatást egyszer le kell adni minden adás elején és végén.

**Megjegyzés. - Ez nem zárja ki valamely sürgősségi helyzetben a frekvencia azonnali megváltoztatását, ha ez olyan körülmények miatt elengedhetetlen, amelyek nem teszik lehetővé - legalább két héttel a változtatás előtt - egy erre vonatkozó NOTAM kiadását.*

7.1.2.3 A tervezett adásokat (az egymás utáni, kollektív típusú /"sequential collective type"/ adások kivételével) a tervezett időben kell kezdeni, egy általános hívással. Ha egy adást késleltetni kell, akkor egy rövid tájékoztatást kell sugározni a tervezett időpontban, melyben közölni kell az adást vevő állomásokkal, hogy "maradjanak vétel-készen" ("stand by"), megadva a késés percben meghatározott, várható időtartamát.

7.1.2.3.1 Miután egyértelműen közölték, hogy egy adott időszakra maradjanak vétel-készen, az adást nem szabad a megadott időszak vége előtt elkezdeni.

7.1.2.4 Ha az adásokat idő-elosztásos rendszerben végzik, minden állomás pontosan a számára kiosztott időszak lejártakor be kell, hogy fejezze az adását, függetlenül attól, hogy sikerült-e a teljes anyagot továbbítani.

7.1.2.4.1 Az egymás utáni, kollektív típusú adás esetén minden egyes állomásnak készen kell állnia adásának elkezdésére a kijelölt időpontban. Ha egy állomás, bármely ok miatt, nem kezdené meg adását a kijelölt időpontban, ebben az esetben a sorban közvetlen utána következő állomásnak várnia kell, majd a számára kijelölt időpontban kell elkezdenie az adását.

7.1.3 A szolgáltatás megszakadása

Abban az esetben, ha a szolgáltatás megszakadna a közvetítésért felelős állomáson, akkor a közvetítést, ha lehetséges, egy másik állomásnak kell folytatnia addig, amíg a normál szolgáltatás helyre nem áll. Ha ez nem lenne lehetséges, és az adás olyan jellegű, hogy azt állandóhelyű állomások általi vételre szánják, akkor azoknak az állomásoknak, amelyeknek az adást rögzíteniük kell, folytatniuk kell a figyelmet a meghatározott frekvenciákon, amíg a normál szolgáltatás helyre nem áll.

7.2 A rádió-távbeszélő hírközlési eljárások

7.2.1 A rádió-adás technikája

7.2.1.1 A rádió-ávbeszélőn keresztül leadott közlemények legyenek - az érthetőség veszélyeztetése nélkül - a lehető legpontosabban megfogalmazottak, legrövidebbek és legtömörebbek.

7.2.1.2 A rádió-ávbeszélő adások során a beszéd sebessége ne haladja meg a percenkénti 100 szót.

7.2.2 Az általános (körozvény) hívás bevezető része

Rádió-távbeszélő üzembn valamennyi rádió-adás bevezető része az általános (körozvény) hívásból, az állomás nevéből, valamint választhatóan az adás időpontjából (UTC) épüljön fel.

Megjegyzés. - Az alábbi példa ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatja be:

(általános hívás) ALL STATIONS (Minden állomásnak ..)

(a THIS IS szavak) (ez a ..)

(az állomás neve) NEW YORK RADIO

(a rádió-adás ideje) TIME ZERO ZERO FOUR FIVE (az időpont 0045)

8. FEJEZET LÉGIFORGALMI MOZGÓ SZOLGÁLAT - ADATKAPCSOLATI ÖSSZEKÖTTETÉSEK

8.1 Általános előírások

1. Megjegyzés. - Jóllehet a 8. Fejezet előírásai elsődlegesen a Légiforgalmi Irányítás – légi járművezető közötti digitális adatkapcsolati összeköttetések alkalmazására (CPDLC) vonatkoznak, a 8.1 pont előírásai más jellegű adatkapcsolati alkalmazásokra is érvényesek lehetnek, ahol alkalmazhatóak, beleértve az Adatkapcsolat – Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat felhasználást (pl. D-ATIS, D-VOLMET, stb.) is.

2. Megjegyzés. - Ezen rendelkezések értelmében a légiforgalmi mozgó szolgálatra alkalmazható összeköttetési eljárások, értelemszerűen, a légiforgalmi mozgó-műholdas szolgálatra is alkalmazhatók.

8.1.1 Az adatkapcsolati közlemények összeállítása

8.1.1.1 A közlemények szövegét a szabványos közlemény formátumban kell összeállítani (pl. szabványos CPDLC közlemények), nyílt szöveggel, vagy rövidítések és kódok felhasználásával, ahogy ez a 3.7 pontban leírásra került. A nyílt szöveges változat kerülendő, amennyiben a közlemény szövege nagymértékben rövidíthető megfelelő rövidítések és kódok használatával. Kerülni kell az olyan felesleges szavakat és szókapcsolatokat, mint amilyenek az udvariassági kifejezések.

8.1.1.2 Az alábbi karaktereket lehet felhasználni a közlemények összeállítására:

Betűk: ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

(csak nagybetűk használatával)

Számok: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Egyéb jelek:

- (kötőjel)

? (kérdőjel)

: (kettőspont)

((nyitó zárójel)

) (záró zárójel)

. (pont, pont a mondat végén, vagy tizedes pont)

, (vessző)

' (apoztróf)

= (kettős kötőjel, vagy egyenlőségjel)

/ (törtvonal, vagy ferde zárójel)

+ (összeadásjel)

és a szóköz karakter.

A felsorolt karaktereken kívül más karaktereket nem szabad használni a közleményekben.

8.1.1.3 Római számokat nem lehet használni. Ha a közlemény feladója azt szeretné, hogy a címzettet értesítsék arról, hogy római számokat akartak használni a közleményben, akkor arab számot, vagy számokat kell írni, melyek elé a ROMAN ("római") szót kell beszúrni.

8.1.2 Az adatkapcsolati közlemények kijelzése

8.1.2.1 A földi és fedélzeti berendezéseknek lehetővé kell tenniük a közlemények megfelelő

megjelenítését, szükség szerinti nyomtatását, valamint tárolását olyan formában, ami lehetővé teszi a kellő időben és kényelmes módon a közlemények visszakeresését, ha az ilyen tevékenység szükségessé válna.

8.1.2.2 Amikor szöveges kijelzésre van szükség, az angol nyelvű megjelenítés a minimális követelmény.

8.2 CPDLC - A Légiforgalmi Irányítás és a légi járművezető közötti digitális adatkapcsolati összeköttetési eljárások

Megjegyzés. - A CPDLC közlemények ebben a fejezetben hivatkozott készlete a PANS-ATM (Légiforgalmi Szolgálatok Eljárásai - Légiforgalmi Irányítás Szervezés), 5. Függelékében található meg.

8.2.1 Valamennyi összeköttetés során mindig a legtökéletesebb fegyelmet kell tanúsítani, betartani.

8.2.1.1 **Ajánlás.** - *A közlemények összeállításánál lehetőleg figyelembe kell venni az emberi teljesítőképesség azon korlátait, amelyek hatással lehetnek a közlemények hibátlan vételére és megértésére.*

Megjegyzés. - Az emberi teljesítőképességgel foglalkozó tájékoztató anyagok az alábbi kiadványokban találhatóak: Az Emberi Tényezőkkel Kapcsolatos Oktatási Kézikönyv (Doc 9683) és az Emberi Tényezővel Kapcsolatos Irányelvek az ATM (Légiforgalmi Irányítás Szervezési) Rendszerekben (Doc 9758).

8.2.2 A földi és fedélzeti berendezéseknek biztosítaniuk kell a légiforgalmi irányítók és a légi járművezetők számára azt a képességet, hogy az általuk küldendő bármely üzemeltetéssel kapcsolatos közleményt átnézhessék és jóváhagyhassák.

8.2.3 A földi és fedélzeti rendszereknek biztosítaniuk kell a légiforgalmi irányítók és a légi járművezetők részére azt a képességet, hogy bármely általuk vett, üzemeltetéssel kapcsolatos közleményt átnézhessék, jóváhagyhassák, és ha ez alkalmazható, nyugtázhassák.

8.2.4 A légiforgalmi irányító számára biztosítani kell annak lehetőségét, hogy válaszolhasson a közleményekre, beleértve a kényszerhelyzeti közleményeket is, engedélyeket, utasításokat és tanácsokat adhasson, valamint hogy információkat kérhessen és adhasson.

8.2.5 A légi járművezető számára biztosítani kell annak lehetőségét, hogy válaszolhasson a közleményekre, engedélyeket és információkat kérhessen, tájékoztatásokat jelenthessen, valamint hogy egy kényszerhelyzetet bejelenthessen vagy törölhessen.

8.2.6 A légi járművezető és a légiforgalmi irányító számára biztosítani kell annak lehetőségét, hogy egymással olyan közleményeket válthassanak, melyek nem felelnek meg az előre meghatározott közlemény formátumoknak (azaz szabad szöveges közlemények /free text messages/).

8.2.7 Hacsak az illetékes ATS hatóság másként nem rendelkezik, a CPDLC közlemények szóbeli visszaolvasását nem szabad megkövetelni.

8.2.8 A CPDLC létesítése

8.2.8.1 A légiforgalmi irányítót és a légi járművezetőt tájékoztatni kell akkor, amikor a CPDLC kapcsolat sikeresen létrejött.

8.2.8.2 **PANS.** - *A CPDLC-t elegendő időben kell létrehozni ahhoz, hogy ezzel biztosítsák azt, hogy a légi jármű az illetékes ATC egységgel álljon összeköttetésben.*

8.2.8.3 A légiforgalmi irányítót és a légi járművezetőt tájékoztatni kell amikor a CPDLC kapcsolat rendelkezésre áll üzemeltetési felhasználásra, az első kapcsolat-felvételnél, valamint akkor is, ha egy meghibásodás után a CPDLC kapcsolat újra helyreáll.

8.2.8.4 A légi járművezetőnek képesnek kell lennie a légiforgalmi irányító szolgáltatást biztosító légiforgalmi irányító egység azonosítására, bármikor, a szolgáltatás igénybevétele során.

8.2.8.5 Amikor a fedélzeti rendszer úgy érzékeli, hogy rendelkezésre áll a CPDLC kapcsolat üzemeltetési felhasználásra, akkor el kell küldenie a FOLYAMATOS ADAT JOGOSULTSÁG /CURRENT DATA AUTHORITY/ CPDLC fedélzetről leadott közlemény elemet.

8.2.8.6 *A fedélzetről kezdeményezett CPDLC*

8.2.8.6.1 **PANS.** - *Amikor a Légiforgalmi Irányítás /ATC/ valamely egysége egy váratlan, CPDLC-re irányuló kérést vesz egy légi járműről, akkor meg kell tudja a légi járműtől a kéréséhez vezető körülményeket, hogy meghatározhassa a további intézkedéseket.*

8.2.8.6.2 **PANS.** - *Amikor az ATC egység visszautasít egy CPDLC-re irányuló kérést, meg kell adja a légi járművezető számára a visszautasítás okát, egy megfelelő CPDLC közlemény felhasználásával.*

8.2.8.7 *Az ATC egység által kezdeményezett CPDLC*

8.2.8.7.1 Egy ATC egység csak akkor létesíthet CPDLC kapcsolatot egy légi járművel, ha az adott légi jármű még nem létesített CPDLC összeköttetést, vagy ha erre a légi járművel folyamatos CPDLC összeköttetésben lévő ATC egység feljogosítja.

8.2.8.7.2 Amikor egy CPDLC kapcsolat-felvételre irányuló kérést egy légi jármű utasít vissza, akkor a visszautasítás okát vagy a NINCS FOLYAMATOS ADAT JOGOSULTSÁG /NOT CURRENT DATA AUTHORITY/, vagy a "NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY" NEM ENGEDÉLYEZETT A KÖVETKEZŐ ADAT JOGOSULTSÁG /NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY/ CPDLC fedélzetről küldött közlemény elem segítségével kell közölje, amelyik értelem szerűen az ideillő. A helyi eljárásoknak kell szabályozniuk azt, hogy vajon a visszautasítás okát megjelenítik-e a légiforgalmi irányító számára. Az ATC egység által kezdeményezett CPDLC kapcsolat-felvétel fedélzeti visszautasításának más, az előbb felsoroltaktól eltérő oka nem megengedett.

8.2.9 Az üzemeltetési CPDLC közlemények cseréje

8.2.9.1 A légiforgalmi irányítók és a légi járművezetők CPDLC közleményeiket az előre meghatározott közlemények (közlemény elemek) készletéből, egy szabad szöveges közleményből, vagy ezen elemek kombinációjából kell, hogy összeállítsák.

8.2.9.1.1 **PANS.** - *Amikor CPDLC összeköttetést használnak, és a célnak megfelelő közleményt a PANS-ATM 5. Függelékében található CPDLC szabványos közlemények készlete tartalmazza, akkor a kapcsolódó szabványos közleményt kell használni.*

8.2.9.1.2 **PANS.** - *A 8.2.12.1 pontban előírtak kivételével, ha egy légiforgalmi irányító, vagy egy légi járművezető CPDLC-n keresztül küld közleményt, akkor lehetőség szerint a válasznak is CPDLC-n keresztül kell érkeznie. Amikor a légiforgalmi irányító vagy a légi járművezető beszéd-üzemű összeköttetésben áll, akkor a választ beszéd-üzemű adásban kell leadni.*

8.2.9.1.3 **PANS.** - *Ha egy üzemeltetési választ igénylő CPDLC közleményt a későbbiekben beszéd-üzemű adásban intéznek el, akkor az alkalmazható CPDLC közlemény-lezáró választ kell elküldeni azért, hogy ily módon biztosítsák a CPDLC közlemény-váltás megfelelő szinkronizálását.*

8.2.9.2 Egy CPDLC közlemény összeállításánál nem szabad ötnél több közlemény elemet felhasználni, és az elemek közül csak kettő tartalmazhat útvonal-engedély változókat.

8.2.9.2.1 **PANS.** - *Ahol ez lehetséges, kerülni kell a hosszú közlemények használatát, vagy az olyan közleményeket, amelyek összetett engedély elemeket, vagy engedélyek és információk kombinációját tartalmaznak.*

Megjegyzés. - *A helyi üzemeltetési eljárások kidolgozásával és a CPDLC hatékony, megfelelő üzemeltetési módszereivel foglalkozó tájékoztató anyag az "Emberi Tényezővel Kapcsolatos Irányelvek az ATM Rendszerekben" című dokumentumban található (Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems - Doc 9758).*

8.2.9.3 A CPDLC földi rendszereknek és a fedélzeti rendszereknek alkalmasnak kell lenniük a CPDLC közlemények sürgősségi és riasztási jellemző (tulajdonságainak) alkalmazására úgy, hogy a megjelenítés megváltoztatásával felhívják a felhasználók figyelmét a nagyobb elsőbbségű közleményekre.

Megjegyzés. - *Egy közlemény vételekor a közlemény jellemzői a CPDLC használójától bizonyos közlemény-kezelési követelmények betartását követelik meg. Valamennyi CPDLC közlemény három jellemzővel rendelkezik: sürgősségi, riasztási és válasz-adási jellemzővel. Amikor egy közlemény összetett közlemény elemeket tartalmaz, akkor a legmagasabb elsőbbséggel rendelkező közlemény elem adott típusa válik az egész közlemény jellemző típusává.*

8.2.9.3.1 A sürgősségi jellemzőnek (urgency attribute) kell leírnia a végfelhasználó számára megjelenített, vett közlemények besorolási követelményeit. A sürgősségi típusok a 8-1 Táblázatban találhatóak.

8.2.9.3.2 A riasztási jellemzőnek (alert attribute) kell meghatározni a közlemény vétele után a szükséges riasztás típusát. A riasztás típusait a 8-2 Táblázat tartalmazza.

8.2.9.3.3 A válaszadási jellemzőnek (response attribute) kell meghatározni az érvényes válaszokat az adott közlemény elem számára. A válasz típusok a 8-3 Táblázatban találhatóak az "uplink" (légijárműnek szóló) közleményekre és a 8-4 Táblázatban a "downlink" (légijárműről származó) közleményekre.

8.2.9.3.3.1 **PANS.** - *Amikor egy több elemből álló közleményre kell válaszolni, és a válasz formája egy közlemény elem, akkor a választ az összes közlemény elemre kell vonatkoztatni.*

Megjegyzés. - *Például egy több elemből álló közlemény tartalma a: CLIMB TO FL310 MAINTAIN MACH.84. Az erre érkező WILCO válasz mind a két közlemény elemre vonatkozik, és mindkét utasítás elem teljesítését jelenti.*

8.2.9.3.3.2 **PANS.-** *Ha a légijármű egy egyetlen közlemény elemből álló engedélyt, vagy egy több elemből álló engedély közlemény bármely részét nem képes végrehajtani, akkor a légijármű vezetőjének egy UNABLE választ kell küldenie az egész közleményre.*

8.2.9.3.3.3 **PANS.** - *A légiforgalmi irányítónak egy UNABLE közleménnyel kell válaszolnia, amely a kérés összes elemére vonatkozik, amennyiben egy egyetlen elemből, vagy egy több elemből álló engedélykérésnek nincs olyan eleme, amely jóváhagyható lenne. A folyamatban, érvényben lévő*

engedélyeket nem szabad megismételni.

8.2.9.3.3.4 **PANS.** - Amikor egy egyetlen elemből, vagy egy több elemből álló engedély-kérésnek az összes elemét jóvá lehet hagyni, akkor a légiforgalmi irányítónak olyan engedélyekkel kell válaszolnia, amelyek a kérés minden egyes elemére válaszolnak. Ennek a válasznak lehetőleg egyetlen, a fedélzetre irányuló ("uplink") közleménynek kell lennie.

8.2.9.3.3.5 **PANS.** - Amikor egy légiforgalmi irányító egy több elemből álló engedélykérést csak részben tud jóváhagyni, akkor a kérésre úgy kell válaszolnia, hogy engedélyeket ad ki a jóváhagyható részekre, és azokra a részekre, amelyek nem hagyhatók jóvá, a folyamatban, érvényben lévő engedély(eke)t kell megismételnie, vagy eltérő engedély(eke)t kell kiadnia.

Megjegyzés. - Például egy több elemből álló fedélzetről származó ("downlink") közlemény az alábbi bemutatott közlemény elemeket tartalmazza:

MAINTAINING FL310
REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX TRACK
X EINN FPL EDDF
REQUEST CLIMB FL350
WE CAN ACCEPT FL390 AT 1139Z
REQUEST MACH .84

Az alábbiakat tartalmazó közleménnyel válaszolható meg:

CLEARED YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN FPL EDDF
CLIMB TO FL350
REPORT REACHING
CROSS 52N 30W AT OR AFTER 1150Z
NO SPEED RESTRICTION

8.2.9.3.3.6 **PANS.** - Amikor egy CPDLC közlemény több, mint egy közleménye lemet tartalmaz és a közleményre a válasz jellemző Y, ha felhasználják, akkor az egyetlen válasz közleménynek a megfelelő számú válaszokat kell tartalmaznia, ugyanabban a sorrendben.

Megjegyzés.- Például egy több elemből álló "uplink" (légijárműnek szóló) közlemény tartalma:

CONFIRM SQUAWK
WHEN CAN YOU ACCEPT FL410

Az alábbi közleménnyel válaszolható meg:

SQUAWKING 5525
WE CAN ACCEPT FL410 AT 1636Z

8-1. táblázat: Sürgősségi jellemző típusok (fedélzetre irányuló és a légijárműről származó)

Típusa	Leírás	Elsőbbség
D	Distress (Vészhelyzet)	1
U	Urgent (Sürgősség)	2

N	Normal (<i>Normál</i>)	3
L	Low (<i>Alacsony</i>)	4

8-2. táblázat: Riasztási jellemző típusok (fedélzetre irányuló és légijármútól származó)

Típusa	Leírás	Elsőbbség
H	High (<i>Magas</i>)	1
M	Medium (<i>Közepes</i>)	2
L	Low (<i>Alacsony</i>)	3
N	Nincs szükség riasztásra	4

8-3. táblázat: Válaszadási jellemzők (fedélzetre irányuló)

Típusa	Válasz szükséges	Érvényes válaszok	Elsőbbség
W/U	Igen	WILCO, UNABLE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (csak ha szükséges), ERROR	1
A/N	Igen	AFFIRM, NEGATIVE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (csak ha szükséges), ERROR	2
R	Igen	ROGER, UNABLE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (csak ha szükséges), ERROR	3
Y	Igen	Bármely fedélzetről származó CPDLC közlemény, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (csak ha szükséges)	4
N	Nem, kivéve ha logikai nyugtázásra van szükség	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (csak ha szükséges), NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, ERROR	5

8-4. táblázat Válaszadási jellemzők (légijármútól származó)

Típusa	Válasz szükséges	Érvényes válaszok	Elsőbbség
--------	------------------	-------------------	-----------

Y	Igen	Bármely fedélzetre irányuló CPDLC közlemény, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (csak ha szükséges)	1
N	Nem, kivéve ha logikai nyugtázásra van szükség	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (csak ha szükséges), SERVICE UNAVAILABLE, FLIGHT PLAN NOT HELD, ERROR	2

8.2.9.4 Amikor egy földi, vagy fedélzeti rendszer "ERROR" (Hiba) CPDLC közleményt hoz létre, akkor a hiba okát is mellékelni kell a közleményben.

8.2.9.5 Az illetékes ATS hatóságnak ki kell választania azokat a PANS-ATM 5. Függelékében található közleményelemeket, melyek a saját légtérében az üzemeltetést támogatják. Amennyiben egy ATS hatóság úgy dönt, hogy ezeknek a közleménye lemelegnek csak egy részhalmazát választja, és a vett közlemény nem tartozik ezek közé, akkor az ATC egységnek a "SERVICE UNAVAILABLE" közleményelem fedélzetre irányuló továbbításával kell válaszolnia.

Megjegyzés. - A vett közlemény további feldolgozására nincs szükség.

8.2.9.5.1 **Ajánlás.** - Egy légiforgalmi irányító számára lehetőleg csak az adott irányító szektor tevékenységének megfelelő "uplink" közleményeket kell biztosítani.

Megjegyzés. - A PANS-ATM 5. Függelékében található CPDLC közlemény készletet úgy fejlesztették ki, hogy az különböző ATM (Légiforgalmi Irányítás Szervezési) körülményeknek is megfeleljen.

8.2.9.5.2 Amennyiben az illetékes hatóság szükségesnek ítéli, további előre összeállított szabad szöveges közleményeket kell a légiforgalmi irányító rendelkezésére bocsátani, azokra az esetekre, amikor a PANS-ATM által rendelkezésre álló szabványos (CPDLC) közlemények készlete nem alkalmazható bizonyos követelmények esetén. Ilyen esetekben az illetékes hatóságnak - az üzemeltetőkkel és más, esetleg érintett ATS hatóságokkal konzultálva - össze kell állítania egy listát az előre elkészített szabad szöveges közleményekből.

8.2.9.5.3 A CPDLC közleményelemek felhasznált részhalmazával, és amennyiben van ilyen, bármely kiegészítő, előre összeállított, szabad szöveges közleménnyel kapcsolatos információt közzé kell tenni a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP).

8.2.9.6 A CPDLC átadása

Megjegyzés. - A CPDLC átadásával kapcsolatos részletes tájékoztató a "Manual of Air Traffic Services Data Link Applications"-ban (DOC 9694) dokumentumban található.

8.2.9.6.1 **PANS.** - Amikor a CPDLC átadásra került, akkor a beszéd-üzemű rádió-összeköttetés és a CPDLC kapcsolat párhuzamosan kell létrejöjjön.

8.2.9.6.2 **PANS.** - Amikor egy légi járművet egy olyan ATC egységtől küldtek át, ahol rendelkezésre áll a CPDLC, egy olyan ATC egységnek, ahol a CPDLC nem használható, a CPDLC összeköttetés bezárását egy időben kell elkezdeni a beszéd-üzemű rádió-összeköttetés átadásával.

8.2.9.6.3 Amikor egy CPDLC átadása következtében az adatkapcsolat felett rendelkező egység

megváltozik, és még mindig vannak olyan közlemények, amelyekre még nem érkezett lezáró válasz (azaz még közlemények várhatóak), akkor erről a CPDLC átadást végző légiforgalmi irányítót értesíteni kell.

8.2.9.6.3.1 Amennyiben egy légiforgalmi irányító át kell küldje a légi járművet anélkül, hogy válaszolna bármely, még elintézetlen, a fedélzetről származó ("downlink") közlemény(ek)re, a rendszernek rendelkeznie kell azzal a képességgel, hogy automatikusan megküldje a megfelelő lezáró, válaszközlemény(ek)e)t. Ilyen esetekben, bármely automatikusan elküldendő lezáró válasz közlemény(ek) tartalmát közzé kell tenni a helyi utasításokban.

8.2.9.6.3.2 Amikor a légiforgalmi irányító úgy dönt, hogy átküldi a légi járművet anélkül, hogy megvárna valamely függőben lévő uplink közleményére(közleményeire) a légi járművezető választát, a földi rendszernek képesnek kell lennie arra, hogy minden egyes közlemény tekintetében automatikusan lezárja a párbeszédet, mielőtt az átküldés megtörténne.

8.2.9.6.3.2.1 **PANS.**- *A légiforgalmi irányítónak vissza kell térnie a beszéduzemű rádió-összeköttetésre, hogy bármely bizonytalanságot tisztázzon, amely(ek) a függőben lévő közleménnyel(közleményekkel) lehet(nek) kapcsolatban.*

8.2.9.6.4 Amennyiben a CPDLC átadása nem jelenti az adatkapcsolat felett rendelkező egység megváltoztatását, és még további befejezetlen közlemények vannak folyamatban, ezeket a közleményeket vagy az illetékes légiforgalmi irányító számára kell eljuttatni, vagy le kell zárni azokat, a helyi utasításoknak, és ha szükséges, az együttműködési egyezményeknek megfelelő módon.

8.2.10 A CPDLC közlemények kijelzése

Ajánlás. - *Azok az ATC egységek, melyek a PANS-ATM-ben található CPDLC szabványos közleményeket használják, a kapcsolódó szöveget, mely az adott közleményhez társítható, lehetőleg úgy kell megjeleníteni, ahogy azt a PANS-ATM, 5. Függelékében bemutatásra került.*

8.2.11 Szabad szöveges közlemények

PANS. - *A légiforgalmi irányítók és pilóták számára a 8.2.9.5.2 pontban bemutatott, előre összeállított, szabad szöveges közleményeken kívül, más szabad szöveges közlemény használatát lehetőleg el kell kerülni.*

Megjegyzés. - *Jóllehet elismert, hogy a nem szokásos és a kényszerhelyzet okozta körülmények szükségessé tehetik a szabad, szöveges közlemények használatát, különösen ha a beszéd-üzemű rádió-összeköttetésben hiba lép fel, a szabad szöveges közlemények használatának elkerülése a tévedés és félreérthetőség lehetőségének csökkentését szolgálja.*

8.2.12 Kényszerhelyzetek, veszélyhelyzetek és a berendezés meghibásodása során követendő eljárások

8.2.12.1 **PANS.** - *Amikor egy CPDLC kényszerhelyzeti közleményt vettek, a légiforgalmi irányítónak a lehető leghatékonyabb módon kell nyugtáznia a közlemény vételét.*

8.2.12.2 **PANS.** - *Amikor CPDLC-n keresztül egy olyan jelentésre válaszolnak, amely jogellenes beavatkozásra utal, a "ROGER 7500" fedélzetre irányuló közleményt kell használni.*

8.2.12.3 **PANS.** - *Amikor CPDLC-n keresztül bármely más kényszerhelyzeti közleményre válaszolnak, a "ROGER" fedélzetre irányuló közleményt kell használni.*

8.2.12.4 Amikor egy CPDLC közleményre logikai nyugtázás szükséges, és/vagy egy üzemeltetői válasz, és ez nem érkezik meg, a légi járművezetőt, vagy a légi forgalmi irányítót erre, értelem szerűen, figyelmeztetni kell.

8.2.12.5 A CPDLC meghibásodása

8.2.12.5.1 **Ajánlás.** - A CPDLC hibáját lehetőleg kellő időben észlelni kell.

8.2.12.5.2 A légi forgalmi irányítót és a légi járművezetőt azonnal figyelmeztetni kell a CPDLC hibás működésére, amint a hibát észlelték.

8.2.12.5.3 **PANS.** - Amikor a légi forgalmi irányítót, vagy a légi járművezetőt figyelmeztették arra, hogy a CPDLC meghibásodott, és a CPDLC helyreállítása előtt valamelyiküknek összeköttetésbe kell lépnie, akkor vissza kell térniük a beszéd-üzemű kapcsolat-tartásra, ha ez lehetséges, és az információkat a: "CPDLC FAILURE" - kifejezéssel kell bevezetni.

8.2.12.5.4 **PANS.** - Azon légi forgalmi irányítók, akiktől megkívánják, hogy a teljes CPDLC földi rendszer hibájáról információkat közvetítsenek valamennyi olyan állomásnak, amely valószínűleg hallhatja a közleményt, az ilyen általános hívással kiadott közleményt az "ALL STATIONS CPDLC FAILURE" ("MINDEN ÁLLOMÁSNAK, A CPDLC MEGHIBÁSODOTT") kifejezéssel kell bevezetniük, melyet a hívó állomás azonosítója kell, hogy kövessen.

Megjegyzés. - Az ilyen általános hívásra nem várnak választ, kivéve, ha ezt követően az egyes állomásokat felkéri a vétel nyugtázására.

8.2.12.5.5 **PANS.** - Amikor a CPDLC meghibásodik, és az összeköttetésekben visszatérnek a beszéd-üzemű rádió-kapcsolatra, az összes lezáratlan CPDLC közleményt úgy kell tekinteni, hogy nem jutott el a címzethez, és a függőben lévő közleményekkel kapcsolatos teljes közlemény-váltást lehetőleg újra kell kezdeni a beszéd-üzemű rádió-kapcsolat felhasználásával.

8.2.12.5.6 **PANS.** - Amikor a CPDLC meghibásodott, de helyreállítják mielőtt beszéd-üzemű összeköttetésre kellene áttérni, az összes függőben lévő befejezetlen közleményt úgy kell tekinteni, hogy nem jutott el a címzethez, és a befejezetlen közleményeket illető teljes közlemény-váltást újra kell kezdeni a CPDLC-n keresztül.

8.2.12.6 A CPDLC szándékos kikapcsolása

8.2.12.6.1 Amennyiben a kommunikációs hálózat, vagy a CPDLC földi rendszerének időleges üzemszüneteltetése előre tervezett, egy NOTAM-ot kell kiadni, amellyel az összes érintett felet előzetesen értesíteni kell az üzemszünet tervezett időtartamáról, és ha szükséges, a felhasználandó beszéd-üzemű rádió-kapcsolat frekvenciáinak részleteiről.

8.2.12.6.2 Az ATC-vel pillanatnyilag kapcsolatban lévő légi járműveket szóban, vagy a CPDLC-n keresztül értesíteni kell a CPDLC szolgáltatás küszöbön álló kieséséről.

8.2.12.6.3 A légi forgalmi irányítónak és a légi járművezetőnek biztosítani kell a CPDLC szolgáltatás azonnali leállításának lehetőségét.

8.2.13 Amennyiben egy légi járművel a CPDLC tesztelése kihatással lehet a légi jármű számára nyújtott légi forgalmi szolgáltatásokra, akkor koordináció szükséges az ilyen ellenőrzést megelőzően.

8.2.14 A soronkövetkező irányító egységtől származó engedély-továbbítási szolgáltatás /DCDS/

8.2.14.1 Az illetékes ATS hatóságnak kell eldöntenie azt, hogy egy ATC egységnél alátámasztják-e az útvonal soronkövetkező légiforgalmi irányító egységétől származó engedély továbbítási szolgáltatást.

8.2.14.2 *A soronkövetkező irányító szolgálati egységtől származó engedély-továbbítási szolgáltatás /DCDS/ létrehozása*

8.2.14.2.1 A DCDS szolgáltatását csak a fedélzeti rendszernek kell kezdeményeznie. A kezdeményezésnek jeleznie kell, hogy ez az összeköttetés csak a DCDS-től származó engedély vételére szolgál.

8.2.14.2.2 Amikor egy ATC egység visszautasítja a DCDS-t, meg kell adja a légijárművezetőnek a visszautasítás okát is, a "SERVICE UNAVAILABLE" a légiforgalmi irányító és a légijárművezetők közötti digitális adat-kapcsolati /CPDLC/ közlemény használatával.

8.2.14.3 *A soronkövetkező irányító szolgálati egységtől származó engedély-továbbítási szolgáltatás /DCDS/ üzemeltetése*

8.2.14.3.1 A légiforgalmi irányítót és a légijárművezetőt értesíteni kell, amikor a DCDS rendelkezésre áll az üzemeltetésre.

8.2.14.3.2 A légiforgalmi irányítót és a légijármű vezetőjét értesíteni kell arról, ha a DCDS meghibásodik.

8.2.14.3.3 Azokat a Légiforgalmi Irányítás - légijárművezetők közötti digitális adat-kapcsolati /CPDLC/ közlemény elemeket, amelyek a soronkövetkező irányító szolgálati egységtől származó engedély-továbbítási szolgáltatás-/DCDS/ban megengedett közlemények, körzeti léginavigációs megállapodásokban /Regional Air Navigation Agreement/ kell meghatározni.

8.2.14.3.4 A soronkövetkező szolgálati egységtől származó engedély-továbbítási szolgáltatáson leadott engedély- kérésnek a légiforgalmi irányító számára egyértelműen azonosítottnak kell lennie, hogy az egy ilyen kérés.

8.2.14.3.5 A soronkövetkező szolgálati egységtől származó engedély-továbbítási szolgáltatásban leadott engedélynek a légijárművezető számára egyértelműen azonosítottnak kell lennie, hogy az egy ilyen engedély.

8.2.14.4 *A soronkövetkező szolgálati egységtől származó engedély-továbbítási szolgáltatás /DCDS/ befejezése*

8.2.14.4.1 A DCDS befejezését csak a légijármű fedélzeti rendszer kezdeményezheti.

8.2.14.4.2 A soronkövetkező szolgálati egységtől származó engedély-továbbítási szolgáltatás- /DCDS/-t egy ATC egységgel akkor kell befejezni, amikor a soronkövetkező szolgálati egységtől származó engedély-továbbítási szolgáltatás válik folyamatos adat-jogosultságú szolgálattá.

A II. kötet "A" Melléklete -

A LÉGIFORGALMI TÁVKÖZLÉS TERVEZÉSÉVEL KAPCSOLATOS SPECIÁLIS TÁVKÖZLÉSI KIFEJEZÉSEK ÉS MEGHATÁROZÁSAIK LISTÁJA

1964. március 25-én a Tanács, az ötvenegyedik ülészsaka 11. értekezletén, az ICAO-n belüli általános felhasználásra jóváhagyta az alábbi speciális távközlési kifejezéseket és azok meghatározásait. A Tanács a továbbiakban felkérte az Államokat, hogy ezeket a szakkifejezéseket a jóváhagyott jelentésükben használják, különösen az ICAO-val folytatott levelezésük, kapcsolat-tartásuk során, az ICAO ülések számára benyújtott vitairataikban, és minden más vonatkozó szöveges dokumentumaikban.

A csillaggal jelölt szakkifejezéseket már az Annex 10 szövegében is felhasználták és meghatározták, míg a további szakkifejezések általános használatban vannak a légiforgalmi távközlés szakembereinek körében, de már néhány ICAO értekezleten nehézségeket okoztak, vagy a különböző összejövetelek által az adott szakkifejezésre egymásnak ellentmondó meghatározások születtek.

1. Általános használatra

***Aeronautical telecommunication agency - Légiforgalmi távközlési ügynökség.**

A Légiforgalmi Távközlési Szolgálat egy, vagy több állomásának üzemeltetéséért felelős ügynökség.

***Aeronautical telecommunication service - Légiforgalmi távközlési szolgálat.**

Bármely légiforgalmi célra létesített távközlési szolgálat.

***Aeronautical telecommunication station - Légiforgalmi távközlési állomás.**

A légiforgalmi távközlési szolgálat egy állomása.

***Aircraft operating agency - Légijármű-üzemeltető ügynökség (járató).**

Az a személy, szervezet vagy vállalkozás, amely egy légijármű üzemeltetésével foglalkozik, vagy arra ajánlatot tesz.

***Double channel simplex - Két-csatornás szimplex.**

Egyszerű szimplex összeköttetési módszer, amely minden irányba egy- egy frekvencia-csatornát használ.

Megjegyzés. - Ezt a módszert néha kereszt-hullámsáv módszernek is nevezték.

***Duplex - Duplex.**

Olyan összeköttetés, amelyen keresztül két állomás között, egyidejűleg, mindkét irányban folyhat közlemény-váltás.

***Frequency channel - Frekvencia-csatorna.**

A frekvencia-spektrum egy összefüggő, folytonos része, amely egy meghatározott rádió-sugárzás fajta felhasználásával adat-továbbításra, átvitelre alkalmazható.

Megjegyzés. - Az adásfajták osztályozását és az egyes átvitel típusokhoz megfelelő frekvencia-spektrum tartományokról szóló információkat (sáv szélességeket) az ITU Rádió Szabályzat S2 cikkelye, valamint az S1 Függelék határozza meg.

****International telecommunication service - Nemzetközi távközlési szolgálat.***

Távközlési szolgálat különböző Államok hivatalai vagy állomásai között, vagy olyan mozgó állomások között, amelyek nem ugyanabban az Államban vannak, vagy különböző Államok fennhatósága alá tartoznak.

****Offset frequency simplex - Eltolt frekvenciás szimplex.***

Az egyszerű, szimplex összeköttetési módszernek olyan változata, amely a két állomás közötti minden irányban egy-egy, frekvenciasávban kissé eltérő, azonban az üzemeltetésre kijelölt azonos frekvencia tartományba tartozó csatornát használ.

****Simplex - Szimplex.***

Egy módszer, melyben két állomás között egyszerre csak egy irányban folyhat távközlés.

Megjegyzés. - A légiforgalmi mozgó szolgálat esetében ez a módszer az alábbi részekre osztható fel:

- a) egycsatornás szimplex;*
- b) kétszatornás szimplex;*
- c) eltolt frekvenciás szimplex.*

****Single channel simplex - Egycsatornás szimplex.***

Olyan szimplex összeköttetés, ahol a mindkét irányú összeköttetéshez ugyanazt a frekvenciát használják.

2. A légiforgalmi állandóhelyű szolgálat tervezése során használatos kifejezések

****Aeronautical fixed service (AFS) - Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat.***

Meghatározott állandó helyek között létesített távközlési szolgálat, melynek feladata elsősorban a léginavigáció biztonságának, valamint a légiforgalom rendszeres, hatékony és gazdaságos működésének elősegítése.

****Aeronautical fixed telecommunication network (AFTN) - Légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózat.***

A légiforgalmi állandóhelyű áramkörök világméretű rendszere, amelyet a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat részeként közlemények, és/vagy digitális adatok olyan állandóhelyű légiforgalmi állomások közötti cseréje érdekében hoztak létre, amely állomások azonos, vagy összeegyeztethető távközlési jellemzőkkel rendelkeznek.

****AFTN communication centre - AFTN kommunikációs (távközlő) központ.***

Olyan AFTN állomás, amelynek elsődleges feladata a hozzá kapcsolt további AFTN állomásoktól (vagy állomásoknak) az AFTN forgalmazás átjátszása (közvetítése), vagy ismételt feladása.

****AFTN destination station - AFTN célállomás.***

Az az AFTN állomás, amelynek a közleményt megküldték a címzettnek történő helyi kézbesítésre.

AFTN entry-exit points - AFTN be- és kilépőpontok.

Központok, amelyeken keresztül egy ICAO Léginavigációs Körzetbe belépő vagy kilépő AFTN közleményeknek keresztül kell haladniuk.

****AFTN group - AFTN csoport.***

A légiforgalmi állandóhelyű hálózat három vagy több rádióállomása, amelyek ugyanazon a rádiófrekvencián forgalmaznak.

****AFTN origin station - AFTN feladó állomás.***

Az az AFTN állomás, ahol a közleményeket átadják az AFTN hálózaton keresztül történő továbbításra.

****AFTN station - AFTN állomás.***

Olyan állomás, amely a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózat (AFTN) részét képezi és annak megfelelően üzemel, egy Állam fennhatósága vagy ellenőrzése alatt.

****Automatic relay installation - Automatikus átjátszó állomás.***

Olyan távgépíró berendezés, ahol automatikus készüléket alkalmaznak a közlemények átvitelére a bejövő és a kimenő vonalak között.

Megjegyzés: Ez a megnevezés magába foglalja a teljesen automatikus és a fél-automatikus állomásokat, berendezéseket is.

Channel – Csatorna.

A két pont közötti közvetlen állandóhelyű szolgálati összeköttetésre szolgáló egyszerű eszköz.

Circuit - Vonal.

Összeköttetési rendszer, amely magába foglalja a két pont között létező összes közvetlen AFTN csatornát.

****Communication centre - Kommunikációs központ.***

Légiforgalmi állandóhelyű állomás, amely a hozzá közvetlenül kapcsolódó más légiforgalmi állandóhelyű állomások közötti távközlési forgalmazás átjátszását vagy újra-feladását végzi.

****Fully automatic relay installation - Teljesen automatikus átjátszó állomás.***

Olyan távgépíró berendezés, ahol egy bejövő közlemény közvetítési feladatainak értelmezése és az ebből következően szükséges kapcsolatok létrehozása a közlemény újra-feladása céljából, valamint minden egyéb sendes átjátszási tevékenység automatikusan történik, ezért kezelői beavatkozásra - a felügyeletet kivéve - nincs szükség.

****Incoming circuit responsibility list - Bejövő vonalak felelősségi listája.***

Egy kommunikációs központ minden egyes bejövő vonalához egy olyan lista, mely azokat a helység azonosítókat sorolja fel, amelyek számára az adott vonalon érkező közlemények tekintetében átjátszási felelősséget kell vállaljanak.

****Location indicator - Helységnév-kód.***

Az ICAO által előírt szabályoknak megfelelően kialakított és valamely légiforgalmi állandóhelyű állomás helységére kijelölt négy-betűs kódcsoport.

Relay time - Átjátszási idő.

Egy COM központ átjátszási ideje az az időtartam, amely a közlemény központban történő teljes vételének időpontja és egy kimenő vonalon történt teljes leadásának időpontja között eltelik.

Route (AFTN) - Adásvonal (AFTN).

Egy vonal egy bizonyos csatornája által követett nyomvonal.

Routing (AFTN) - Közlemény-útvonal (AFTN).

Az a kiválasztott útvonal, amelyet a közleményeknek az AFTN hálózaton keresztül követniük kell, az átvétel és a címzettnek történő kézbesítés között.

***Routing Directory - Adásvonal- címjegyzék**

Egy távközlési központban található lista, amely minden egyes címzethez hozzárendeli a használandó kimenő-vonalat.

***Routing List - Adásvonal-lista.**

Egy távközlési központban található lista, amely minden egyes címzethez hozzárendeli a használandó kimenő-vonalat.

***Semi-automatic relay installation - Félautomata átjátszó állomás**

Olyan távgépiró állomás, ahol egy bejövő közlemény közvetítési feladatainak értelmezéséhez és az ebből következően szükséges kapcsolatok létrehozásához, a közlemény újra-feladása céljából, kezelő személy beavatkozása szükséges, de ahol az átjátszással kapcsolatos minden egyéb rendes tevékenység automatikusan történik.

***"Torn-tape" relay installation - Kézi ("tépett szalagos") átjátszó állomás.**

Olyan telex állomás, amelyben a közleményeket telex-szalag formájában veszik és játsszák át, és ahol az átjátszással kapcsolatos minden tevékenységhez a kezelő beavatkozása szükséges.

Transit time - Átfutási idő.

Az az időtartam, amely attól az időponttól telik el, hogy a közleményt az AFTN állomáson, a hálózaton történő továbbítás céljára leadják, addig az időpontig, amikor a közlemény a címzett számára hozzáférhetővé válik.

***Tributary station - Alárendelt állomás.**

Olyan légitforgalmi állandóhelyű állomás, amely kaphat és küldhet közleményeket és/vagy digitális adatokat, de amely nem végez átjátszást, kivéve azon hasonló állomások kiszolgálása céljából, amelyeket ezen keresztül kapcsoltak egy távközlési központhoz.

3. A légitforgalmi mozgó szolgálat tervezése során használatos kifejezések

***Aerodrome control radio station - Repülőtéri légitforgalmi irányítás rádióállomása**

A repülőtéri irányító torony és a légitjárművek vagy mozgó légitforgalmi állomások közötti rádió-evezést biztosító állomás.

***Aeronautical mobile service - Légitforgalmi mozgó szolgálat.**

Légitforgalmi állomások és légitjármű-állomások között, vagy légitjármű-állomások közötti mozgó szolgálat, melyben mentőtutajok is részt vehetnek; kijelölt segélykérő és kényszerhelyzeti frekvenciákon működő kényszerhelyzeti hely-jeladó állomások ugyancsak részt vehetnek ebben a szolgálatban.

***Aeronautical station - Légitforgalmi állomás.**

A légitforgalmi mozgó szolgálat földi állomása. Bizonyos esetekben a légitforgalmi állomás hajó fedélzetén, vagy tengerben épült emelvényen is elhelyezhető.

***Aircraft station - Légitjármű-állomás.**

A légitforgalmi mozgó szolgálat mozgó állomása, amely nem mentőtutaj-állomás, és amely légitjármű fedélzetén van elhelyezve.

***Air-ground communication - Levegő-föld összeköttetés.**

Kétirányú összeköttetés a légitjárművek és a föld felszínén található állomások vagy helyek között.

***Air-ground control radio station - A légitforgalmi irányítás levegő-föld rádióállomása.**

Olyan légitforgalmi távközlési állomás, amelynek elsődleges feladata egy adott területen belül a légitjárművek üzemelésével és irányításával kapcsolatos távközlési forgalom lebonyolítása.

***Air-to-ground communication – Levegő-föld irányú kommunikáció.**

Egyirányú összeköttetés a légitjárművekről a föld felszínén található állomások vagy helyek felé.

***Alternative means of communication - Alternatív távközlési eszközök.**

Az elsődlegesen használt módszer mellett alkalmazott, azonos műszaki jellemzőkkel rendelkező összeköttetés.

General purpose system (GP) - Általános célú rendszer (GP).

Levegő-föld rádió-távbeszélő berendezések, amelyek az 5.1.8 pontban felsorolt valamennyi forgalmazást kezelni tudják.

Megjegyzés.- Ebben a rendszerben az összeköttetés általában közvetett, vagyis egy harmadik személy közvetítésével történik.

***Ground-to-air communication - Föld-levegő irányú összeköttetés.**

Egyirányú összeköttetés a föld felszínén található állomásoktól, vagy helyektől a légitjárművek felé.

***Non-network communications - Hálózaton kívüli távközlés.**

Rádió-távbeszélő összeköttetés, melyet a légitforgalmi mozgó szolgálat egyik olyan állomása hajt végre, amely nem képezi részét rádió-távbeszélő hálózatnak.

***Operational control communications - Repülés-üzemi (Járatói) Felügyeleti Összeköttetések**

Olyan összeköttetések, amelyek egy repülés megkezdése, folytatása, átirányítása vagy befejezése fölötti felügyelet gyakorlásához szükségesek, a légitjármű biztonsága, valamint a repülés rendszeressége és hatékonysága érdekében.

Megjegyzés. - Az ilyen összeköttetések általában a légitjármű és a légitjárművet üzemeltető ügynökség közötti közlemény-váltáshoz szükségesek.

"Pilot-controller system" - "Pilóta-irányító rendszer".

Olyan levegő-föld rádió-távbeszélő berendezések, amelyeket elsősorban azért hoztak létre, hogy eszközt biztosítsanak a légitjárművezetők és a légitforgalmi irányítók közötti közvetlen összeköttetéshez.

***Primary means of communication - Elsődleges összeköttetési módszer.**

A légitjármű és a földi állomások közötti összeköttetés fenntartására elsősorban alkalmazott módszer, ahol alternatív módszer igénybevétele is lehetőség van.

***Radiotelephony network - Rádió-távbeszélő hálózat.**

Légitforgalmi rádió-távbeszélő állomások egy csoportja, amelyek ugyanazon családba tartozó rádió-frekvenciákon üzemelnek és figyelnek, és amelyek meghatározott módon segítik egymást, hogy biztosítsák a levegő-föld összeköttetés maximális megbízhatóságát, üzembiztosságát és a levegő-föld forgalmazás elosztását.

***Regular station - Illetékes állomás.**

Egy állomás, amelyet a légi-útvonal levegő - föld rádió-távbeszélő hálózatot alkotó állomások közül kiválasztottak arra, hogy rendes körülmények között a légitjárművekkel tartsa a kapcsolatot, vagy azok adását vegye.

A II. kötet "B" melléklete -

ÚTMUTATÓ ANYAG HOSSZÚ KÖZLEMÉNYEK TOVÁBBÍTÁSÁHOZ AZ AFTN SEGÍTSÉGÉVEL

1. Bevezetés

Azt az összeköttetési követelményt, hogy több külön közleményben kell leadni az AFTN hálózaton azt a szöveget, amelynek hossza meghaladja az 1800 karaktert, részletesen a 4.4.5.7 és 4.4.15.3.11 pontok tartalmazzák. Ha a közleményeket két vagy több részre kell osztani, akkor az alábbi eljárást kell alkalmazni.

2. Eljárás

Minden közlemény résznek ugyanazt a címzést és feladó jelzést kell tartalmaznia, valamint minden rész szöveges részének végén meg kell adni a rész sorszámát, az alábbiak szerint:

(Az első közlemény vége) // END PART 01 //
(A második közlemény vége) // END PART 02 //
... stb. ...
(Az utolsó közlemény vége) // END PART XX/XX //

Megjegyzés. - Az alábbi példa ennek az eljárásnak az alkalmazását mutatja be, egy három részes közlemény esetén. A közlemény sorszámát jelző szöveg beleszámít a szöveg karaktereinek számába.

a) *Első közlemény:*

(Címzés) GG ELLYMYX
(Feladó) 102030 KWBCYMYX
(Szöveg) szöveg
// END PART 01 //
(Zárórész) NNNN

b) *Második közlemény:*

(Címzés) GG ELLYMYX
(Feladó) 102030 KWBCYMYX
(Szöveg) a szöveg folytatása
// END PART 02 //
(Zárórész) NNNN

c) *Harmadik, és egyben utolsó közlemény:*

(Címzés) GG ELLYMYX
(Feladó) 102030 KWBCYMYX
(Szöveg) a szöveg maradéka
// END PART 03/03 //
(Zárórész) NNNN

- VÉGE -