**3Pranešimas žiniasklaidai**

2025 rugsėjo 29 d.

**Skambutis mamai iš lėktuvo? Atsakė, kada galėsime skambinti skrydžio metu**

**Taip lengviau: greitasis skaitymas**

|  |
| --- |
| * **Skrydžio režimas atsirado 2000-ųjų pradžioje dėl aviacijos saugumo reikalavimų** * **Įjungus skrydžio režimą, telefonas išjungia mobiliojo ir belaidžio ryšio siųstuvus, tai padeda taupyti bateriją ir išvengti netikėtų sąskaitų** * **2022 m. Europos Komisija leido naudoti 5G ryšį lėktuvuose, atverdama kelią „picocell“ technologijai** * **Baltijos oro erdvėje internetą jau teikia „Bitė Lietuva“ su partneriais, bet mobiliojo ryšio planai ore dar neprieinami** |

**Įjungti skrydžio režimą yra įprasta praktika keliaujant lėktuvu. Tačiau prieš kelis dešimtmečius tokio reikalavimo net nebuvo – jis atsirado augant mobiliųjų įrenginių populiarumui. Šiandien, kai technologijos žengia į priekį, netrukus naujos kartos 5G ryšiu bus galima naudotis ir skrydžio metu, rašoma pranešime žiniasklaidai.**

1991 metais JAV Federalinė ryšių komisija uždraudė skrydžio metu naudoti mobiliuosius įrenginius, kurie skleidžia radijo dažnių signalus, esą jie gali trikdyti pilotų ryšio ar navigacijos įrangą. Mobiliųjų telefonų gamintojams teko ieškoti kompromiso, kaip vienu paspaudimu išjungti visas belaidžio ryšio technologijas – taip atsirado skrydžio režimo funkcija.

„Įjungus skrydžio režimą, automatiškai išsijungia mobiliųjų duomenų siuntimas ir gavimas. Telefonas nustoja ieškoti mobiliojo ryšio bokštų, taip pat išjungia ir „Wi-Fi“ ryšį, tad nebeskleidžia signalų, galinčių sukelti trukdžių lėktuvo sistemoms“, – pasakoja Modestas Ropė, „Bitės“ naujos kartos tinklų direktorius.

Pasak jo, nors šiandien jau yra žinoma, kad lėktuvas tikrai nenukris dėl keleivio įjungto telefono, vis dėlto mobilieji įrenginiai gali kelti nereikalingą foninį triukšmą pilotų ausinėse.

„Tokie trikdžiai nėra pavojingi, tačiau gali apsunkinti komunikaciją. Itin svarbu, kad šio foninio triukšmo nebūtų lėktuvui kylant ir leidžiantis, kai reikalingas itin aiškus ryšys su skrydžių vadovais. Tad įprasta praktika dar prieš pakylant paprašyti keleivių įjungti skrydžio režimą turimuose išmaniuosiuose įrenginiuose“, – sako M. Ropė.

Vis dėlto įjungti skrydžio režimą keliaujant lėktuvu rekomenduojama ir dėl kitų priežasčių – nuolat ore mobiliojo ryšio ieškantis telefonas gali greičiau iškrauti bateriją. O skrendant žemiau virš kitų šalių išlieka rizika, kad telefonas prisijungs prie jų ryšio tinklų, tad gali tekti susimokėti už mobiliųjų duomenų naudojimą, ypač kai skrendama ne virš Europos Sąjungos šalių.

**Leido naudoti 5G ryšį lėktuvuose**

Technologinė pažanga pamažu keičia nusistovėjusias taisykles aviacijoje. 2022 metais Europos Komisija priėmė sprendimą leisti 5G ryšį lėktuvuose, o valstybės narės turėjo iki 2023 metų vidurio suteikti tam reikiamus dažnius.

Tai atvėrė kelią vadinamajai „picocell“ technologijai – orlaiviuose montuojamoms mažos galios bazinėms stotelėms, kurios veikia kaip mini ryšio bokštai. Telefonai jungiasi prie jų, o signalas iš lėktuvo perduodamas per palydovą į antžeminį tinklą, taip išvengiant trikdžių.

„Ši technologija reiškia, kad keleiviai Europos Sąjungoje gali skrydžio metu ne tik naudotis internetu, bet ir siųsti SMS ar net atsiliepti į skambučius, jei tai leidžia avialinijos. Kitaip nei JAV, kur 5G tinklai naudoja aukštesnius dažnius ir gali kelti daugiau trukdžių, Europoje pasirinkti dažniai yra saugūs aviacijos sistemoms. Todėl čia 5G ryšio diegimas lėktuvuose yra labiau pritaikomas“, – teigia „Bitės“ naujos kartos tinklų direktorius M. Ropė.

Kol kas šios 5G ryšio galimybės dar tik skinasi kelią Europos oro erdvėje. Šią paslaugą savo keleiviams jau siūlo tokios didžiosios avialinijos, kaip „Air France“, „British Airways“, „Virgin Atlantic“, „Qatar Airways“ ir kitos.

**Internetas ore – jau ir Baltijos šalių oro erdvėje**

Nors plačiai naudojamo mobiliojo ryšio ore dar gali tekti palaukti, interneto paslaugos skrydžio metu nėra visiška naujovė – jas kai kurios oro bendrovės siūlo jau daugelį metų. Baltijos šalių oro erdvę kertančiuose lėktuvuose ryšį užtikrina „Bitė Lietuva“, bendradarbiaudama su „European Aviation Network“. Tam naudojamas tiek palydovinis ryšys, tiek ant žemės esantys ryšio bokštai, kurių įranga nukreipta į dangų, o signalas pasiekia virš jų skrendančius lėktuvus.

„Keleiviai ir įgula lėktuve prisijungia prie „Wi-Fi“ tinklo, tačiau naudotis savo įprastu mobiliojo ryšio planu, kaip darome ant žemės, kol kas nėra galimybės. Mobilusis ryšys priklauso nuo antžeminių stočių, kurios skrendant 10–11 kilometrų aukštyje tampa nepasiekiamos. Todėl orlaiviuose pasitelkiami palydoviniai sprendimai, leidžiantys naudotis internetu net ir tokiame aukštyje“, – paaiškina vienas skaitmeninių paslaugų bendrovės „Bitė“ vadovų.

Pasak jo, palydovinio ryšio paslaugos kol kas išlieka brangios – vieno gigabaito kaina gali siekti ir dešimtis eurų, o duomenų perdavimo kokybė nėra tokia kaip įprastame mobiliajame tinkle. Vis dėlto technologijos sparčiai tobulėja, kainos mažėja, o keleiviams interneto prieinamumas tampa vis realesnis.

„Technologinė pažanga leidžia ne tik plėsti ryšio galimybes, bet ir atpiginti paslaugų kainas. Tad tik laiko klausimas, kada galėsime pasiūlyti naujos kartos 5G ryšį ne tik ant žemės, bet ir ore. Šiuo metu geras „Bitės“ ryšys yra pasiekiamas 99 proc. Lietuvos teritorijos“, – sako M. Ropė.

**Daugiau informacijos:**

Aistė Jankūnaitė

„Idea prima“ Projektų direktorė

+370 614 55 468, [aiste@ideaprima.lt](mailto:aiste@ideaprima.lt)