

REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA

CIVIL AVIATION  
AGENCY

AERONAUTICAL INFORMATION  
SERVICE

Bosfor 7, Mralino 1041 Ilinden



АГЕНЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО  
ВОЗДУХОПЛОВСТВО

СЛУЖБА ЗА ВОЗДУХОПЛОВНИ  
ИНФОРМАЦИИ

Босфор 7, Мралино 1041 Илинден

РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

Phone: (389) 2 314 81 59, 314 81 63  
Telefax: (389) 2 311 20 26  
AFTN: LWSKYOYX

**AMD AIP 92**  
  
**01 JUL 2019**

Insert following pages or charts Вметни ги следниве страници или карти		Destroy following pages or charts: Уништи ги следниве страници или карти:	
<b>GEN</b>		<b>GEN</b>	
• 0.4-1/2	01 JUL 2019	• 0.4-1/2	15 APR 2019
• 0.4-3/4	01 JUL 2019/15 MAR 2019	• 0.4-3/4	15 APR 2019/15 MAR 2019
• 3.1-5/6	01 JUL 2019/15 MAR 2019	• 3.1-5/6	15 MAR 2019
<b>ENR</b>		<b>ENR</b>	
• 1.2-1/2	01 JUL 2019	• 1.2-1/2	27 NOV 2003
• 1.2-3/4	01 JUL 2019	• 1.2-3/4	27 NOV 2003/14 SEP 1995
• 1.2-5/6	01 JUL 2019		
• 1.6-1/2	01 JUL 2019	• 1.6-1/2	15 AUG 2015
• 1.6-3/4	01 JUL 2019	• 1.6-3/4	15 AUG 2015/26 MAY 2016
<b>AD</b>		<b>AD</b>	
• LWSK 11/12	15 MAR 2019/01 JUL 2019	• LWSK 11/12	15 MAR 2019

The following NOTAM Series A are incorporated in AIP/Следните NOTAM-и серија А се вклучени во AIP:  
NIL

**GEN 0.4 Checklist of AIP Pages****GEN 0.4 Контролна листа на АИП страни**

Page	Date	Page	Date	Page	Date
<b>GEN</b>		GEN 1.6 - 6	15 MAR 2019	GEN 2.5 - 2	14 SEP 1995
GEN 0.1 - 1	15 MAR 2019	GEN 1.6 - 7	15 MAR 2019	GEN 2.6 - 1	14 SEP 1995
GEN 0.1 - 2	15 MAR 2019	GEN 1.6 - 8	15 APR 2019	GEN 2.6 - 2	14 SEP 1995
GEN 0.2 - 1	01 FEB 2019	GEN 1.7 - 1	15 MAR 2019	GEN 2.7 - 1	20 OCT 2009
GEN 0.2 - 2	01 FEB 2019	GEN 1.7 - 2	15 MAR 2019	GEN 2.7 - 2	14 SEP 1995
GEN 0.2 - 3	01 FEB 2019	GEN 1.7 - 3	15 MAR 2019	<b>GEN 3</b>	
GEN 0.2 - 4	01 FEB 2019	GEN 1.7 - 4	15 MAR 2019	GEN 3.1 - 1	15 MAR 2019
GEN 0.3 - 1	15 MAR 2019	GEN 1.7 - 5	15 MAR 2019	GEN 3.1 - 2	15 MAR 2019
GEN 0.3 - 2	15 MAR 2019	GEN 1.7 - 6	15 MAR 2019	GEN 3.1 - 3	15 MAR 2019
☞ GEN 0.4 - 1	01 JUL 2019	GEN 1.7 - 7	15 MAR 2019	GEN 3.1 - 4	15 MAR 2019
☞ GEN 0.4 - 2	01 JUL 2019	GEN 1.7 - 8	15 MAR 2019	☞ GEN 3.1 - 5	01 JUL 2019
☞ GEN 0.4 - 3	01 JUL 2019	GEN 1.7 - 9	15 MAR 2019	GEN 3.1 - 6	15 MAR 2019
GEN 0.4 - 4	15 MAR 2019	GEN 1.7 - 10	15 MAR 2019	GEN 3.2 - 1	15 APR 2019
GEN 0.5 - 1	01 FEB 2019	GEN 1.7 - 11	15 MAR 2019	GEN 3.2 - 2	15 APR 2019
GEN 0.5 - 2	14 SEP 1995	GEN 1.7 - 12	15 MAR 2019	GEN 3.2 - 3	15 APR 2019
GEN 0.6 - 1	01 MAR 2001	<b>GEN 2</b>		GEN 3.2 - 4	15 APR 2019
GEN 0.6 - 2	01 OCT 1996	GEN 2.1 - 1	14 SEP 1995	GEN 3.3 - 1	15 MAR 2019
GEN 0.6 - 3	15 JUN 2001	GEN 2.1 - 2	01 JUN 2010	GEN 3.3 - 2	15 MAR 2019
GEN 0.6 - 4	01 DEC 1995	GEN 2.2 - 1	15 DEC 2010	GEN 3.3 - 3	15 MAR 2019
GEN 0.7 - 1	01 MAR 2001	GEN 2.2 - 2	15 DEC 2010	GEN 3.3 - 4	15 MAR 2019
GEN 0.7 - 2	01 MAR 2001	GEN 2.2 - 3	15 DEC 2010	GEN 3.4 - 1	15 MAR 2019
GEN 0.7 - 3	15 JUN 2001	GEN 2.2 - 4	15 DEC 2010	GEN 3.4 - 2	15 MAR 2019
GEN 0.7 - 4	14 SEP 1995	GEN 2.2 - 5	15 DEC 2010	GEN 3.4 - 3	15 MAR 2019
<b>GEN 1</b>		GEN 2.2 - 6	15 DEC 2010	GEN 3.4 - 4	15 MAR 2019
GEN 1.1 - 1	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 7	15 DEC 2010	GEN 3.5 - 1	15 MAR 2019
GEN 1.1 - 2	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 8	15 DEC 2010	GEN 3.5 - 2	15 MAR 2019
GEN 1.1 - 3	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 9	15 DEC 2010	GEN 3.5 - 3	15 MAR 2019
GEN 1.1 - 4	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 10	15 DEC 2010	GEN 3.5 - 4	15 MAR 2019
GEN 1.2 - 1	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 11	15 DEC 2010	GEN 3.5 - 5	15 MAR 2019
GEN 1.2 - 2	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 12	15 DEC 2010	GEN 3.5 - 6	15 MAR 2019
GEN 1.2 - 3	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 13	15 DEC 2010	GEN 3.6 - 1	15 MAR 2019
GEN 1.2 - 4	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 14	15 DEC 2010	GEN 3.6 - 2	15 MAR 2019
GEN 1.2 - 5	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 15	15 DEC 2010	GEN 3.6 - 3	15 MAR 2019
GEN 1.2 - 6	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 16	15 DEC 2010	GEN 3.6 - 4	15 MAR 2019
GEN 1.2 - 7	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 17	15 DEC 2010	GEN 3.6 - 5	15 MAR 2019
GEN 1.2 - 8	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 18	15 DEC 2010	GEN 3.6 - 6	15 MAR 2019
GEN 1.2 - 9	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 19	15 DEC 2010	<b>GEN 4</b>	
GEN 1.2 - 10	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 20	15 DEC 2010	GEN 4.1 - 1	15 AUG 2010
GEN 1.2 - 11	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 21	15 DEC 2010	GEN 4.1 - 2	01 FEB 2019
GEN 1.2 - 12	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 22	15 DEC 2010	GEN 4.1 - 3	15 JUL 2013
GEN 1.3 - 1	20 OCT 2009	GEN 2.2 - 23	15 DEC 2010	GEN 4.1 - 4	15 JUL 2013
GEN 1.3 - 2	14 SEP 1995	GEN 2.2 - 24	15 DEC 2010	GEN 4.1 - 5	15 JUL 2013
GEN 1.4 - 1	14 SEP 1995	GEN 2.2 - 25	15 DEC 2010	GEN 4.1 - 6	15 JUL 2013
GEN 1.4 - 2	14 SEP 1995	GEN 2.2 - 26	15 DEC 2010	GEN 4.1 - 7	15 JUL 2013
GEN 1.5 - 1	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 27	15 DEC 2010	GEN 4.1 - 8	15 JUL 2013
GEN 1.5 - 2	15 MAR 2019	GEN 2.2 - 28	15 DEC 2010	GEN 4.1 - 9	15 JUL 2013
GEN 1.5 - 3	15 MAR 2019	GEN 2.3 - 1	14 SEP 1995	GEN 4.1 - 10	15 JUL 2013
GEN 1.5 - 4	15 MAR 2019	GEN 2.3 - 2	14 SEP 1995	GEN 4.2 - 1	01 MAY 2017
GEN 1.6 - 1	15 MAR 2019	GEN 2.3 - 3	14 SEP 1995	GEN 4.2 - 2	01 MAY 2017
GEN 1.6 - 2	15 MAR 2019	GEN 2.3 - 4	14 SEP 1995	GEN 4.2 - 3	01 MAY 2017
GEN 1.6 - 3	15 MAR 2019	GEN 2.3 - 5	14 SEP 1995	GEN 4.2 - 4	01 MAY 2017
GEN 1.6 - 4	15 MAR 2019	GEN 2.3 - 6	14 SEP 1995	GEN 4.2 - 5	01 MAY 2017
GEN 1.6 - 5	15 MAR 2019	GEN 2.4 - 1	14 SEP 1995	GEN 4.2 - 6	01 JAN 2019
		GEN 2.4 - 2	14 SEP 1995		
		GEN 2.5 - 1	01 JUL 2016		

ENGLISH

MACEDONIAN

Page	Date	Page	Date	Page	Date
<b>ENR</b>		ENR 1.5 -5	01 FEB 1997	ENR 3.3 -9	23 JUN 2016
ENR 0.6 -1	01 SEP 2002	ENR 1.5 -6	14 SEP 1995	ENR 3.3 -10	23 JUN 2016
ENR 0.6 -2	01 MAY 2002	☞ ENR 1.6 -1	01 JUL 2019	ENR 3.3 -11	25 MAY 2017
ENR 0.6 -3	01 MAY 2002	☞ ENR 1.6 -2	01 JUL 2019	ENR 3.3 -12	23 JUN 2016
ENR 0.6 -4	15 NOV 1995	☞ ENR 1.6 -3	01 JUL 2019	ENR 3.3 -13	23 JUN 2016
ENR 0.7 -1	01 FEB 1997	☞ ENR 1.6 -4	01 JUL 2019	ENR 3.3 -14	23 JUN 2016
ENR 0.7 -2	01 FEB 1997	ENR 1.7 -1	14 SEP 1995	ENR 3.3 -15	23 JUN 2016
ENR 0.7 -3	01 FEB 1997	ENR 1.7 -2	24 JAN 2002	ENR 3.3 -16	23 JUN 2016
ENR 0.7 -4	01 FEB 1997	ENR 1.7 -3	24 JAN 2002	ENR 3.4 -1	14 SEP 1995
<b>ENR 1</b>		ENR 1.7 -4	14 SEP 1995	ENR 3.4 -2	14 SEP 1995
ENR 1.1 -1	14 SEP 1995	ENR 1.8 -1	01 JUN 2010	ENR 3.5 -1	14 SEP 1995
ENR 1.1 -2	14 SEP 1995	ENR 1.8 -2	20 OCT 2009	ENR 3.5 -2	14 SEP 1995
ENR 1.1 -3	14 SEP 1995	ENR 1.9 -1	15 MAR 2019	ENR 3.6 -1	29 SEP 2005
ENR 1.1 -4	14 SEP 1995	ENR 1.9 -2	15 MAR 2019	ENR 3.6 -2	14 SEP 1995
ENR 1.1 -5	14 SEP 1995	ENR 1.9 -3	15 MAR 2019	<b>ENR 4</b>	
ENR 1.1 -6	14 SEP 1995	ENR 1.9 -4	15 MAR 2019	ENR 4.1 -1	01 JUL 2017
ENR 1.1 -7	14 SEP 1995	ENR 1.9 -5	15 MAR 2019	ENR 4.1 -2	23 JUN 2016
ENR 1.1 -8	14 SEP 1995	ENR 1.9 -6	15 MAR 2019	ENR 4.2 -1	14 SEP 1995
ENR 1.1 -9	14 SEP 1995	ENR 1.10 -1	23 JUN 2016	ENR 4.2 -2	14 SEP 1995
ENR 1.1 -10	14 SEP 1995	ENR 1.10 -2	23 JUN 2016	ENR 4.3 -1	23 JUN 2016
ENR 1.1 -11	14 SEP 1995	ENR 1.10 -3	23 JUN 2016	ENR 4.3 -2	25 MAY 2017
ENR 1.1 -12	14 SEP 1995	ENR 1.10 -4	23 JUN 2016	ENR 4.4 -1	14 SEP 1995
ENR 1.1 -13	14 SEP 1995	ENR 1.10 -5	23 JUN 2016	ENR 4.4 -2	14 SEP 1995
ENR 1.1 -14	14 SEP 1995	ENR 1.10 -6	23 JUN 2016	<b>ENR 5</b>	
ENR 1.1 -15	14 SEP 1995	ENR 1.10 -7	23 JUN 2016	ENR 5.1 -1	01 FEB 2019
ENR 1.1 -16	14 SEP 1995	ENR 1.10 -8	23 JUN 2016	ENR 5.1 -2	01 FEB 2019
ENR 1.1 -17	14 SEP 1995	ENR 1.10 -9	23 JUN 2016	ENR 5.2 -1	14 SEP 1995
ENR 1.1 -18	14 SEP 1995	ENR 1.10 -10	23 JUN 2016	ENR 5.2 -2	14 SEP 1995
ENR 1.1 -19	14 SEP 1995	ENR 1.11 -1	20 OCT 2009	ENR 5.3 -1	14 SEP 1995
ENR 1.1 -20	14 SEP 1995	ENR 1.11 -2	20 OCT 2009	ENR 5.3 -2	14 SEP 1995
ENR 1.1 -21	14 SEP 1995	ENR 1.11 -3	20 OCT 2009	ENR 5.4 -1	15 MAR 2019
ENR 1.1 -22	14 SEP 1995	ENR 1.11 -4	28 MAR 1996	ENR 5.4 -2	15 MAR 2019
ENR 1.1 -23	01 SEP 2002	ENR 1.12 -1	14 SEP 1995	ENR 5.5 -1	14 SEP 1995
ENR 1.1 -24	01 SEP 2002	ENR 1.12 -2	14 SEP 1995	ENR 5.5 -2	14 SEP 1995
ENR 1.1 -25	01 SEP 2002	ENR 1.13 -1	14 SEP 1995	ENR 5.6 -1	14 SEP 1995
ENR 1.1 -26	01 SEP 2002	ENR 1.13 -2	14 SEP 1995	ENR 5.6 -2	14 SEP 1995
☞ ENR 1.2 -1	01 JUL 2019	ENR 1.14 -1	14 SEP 1995	<b>ENR 6</b>	
☞ ENR 1.2 -2	01 JUL 2019	ENR 1.14 -2	14 SEP 1995	ENR 6.1 -1	15 APR 2019
☞ ENR 1.2 -3	01 JUL 2019	ENR 1.14 -3	14 SEP 1995	ENR 6.1 -2	15 APR 2019
☞ ENR 1.2 -4	01 JUL 2019	ENR 1.14 -4	14 SEP 1995	ENR 6.1 -3	15 APR 2019
☞ ENR 1.2 -5	01 JUL 2019	<b>ENR 2</b>		ENR 6.1 -4	15 APR 2019
☞ ENR 1.2 -6	01 JUL 2019	ENR 2.1 -1	25 MAY 2017	ENR 6.2 -1	15 APR 2019
ENR 1.3 -1	23 JUN 2016	ENR 2.1 -2	25 MAY 2017	ENR 6.2 -2	15 APR 2019
ENR 1.3 -2	23 JUN 2016	ENR 2.2 -1	27 MAR 1997		
ENR 1.3-3	23 JUN 2016	ENR 2.2 -2	14 SEP 1995		
ENR 1.3-4	23 JUN 2016	<b>ENR 3</b>			
ENR 1.3-5	23 JUN 2016	ENR 3.1 -1	06 MAY2010		
ENR 1.3-6	23 JUN 2016	ENR 3.1 -2	06 MAY2010		
ENR 1.4-1	27 NOV 2003	ENR 3.2 -1	10 MAY2007		
ENR 1.4-2	27 NOV 2003	ENR 3.2 -2	10 MAY2007		
ENR 1.4-3	14 SEP 1995	ENR 3.3 -1	23 JUN 2016		
ENR 1.4-4	14 SEP 1995	ENR 3.3 -2	23 JUN 2016		
ENR 1.4-5	20 OCT 2009	ENR 3.3 -3	23 JUN 2016		
ENR 1.4-6	27 MAR 1997	ENR 3.3 -4	23 JUN 2016		
ENR 1.5 -1	14 SEP 1995	ENR 3.3 -5	25 MAY 2017		
ENR 1.5 -2	01 FEB 1996	ENR 3.3 -6	23 JUN 2016		
ENR 1.5 -3	14 SEP 1995	ENR 3.3 -7	23 JUN 2016		
ENR 1.5 -4	26 MAY 2016	ENR 3.3 -8	25 MAY 2017		

ENGLISH

MACEDONIAN

Page	Date	Page	Date
<b>AD</b>		AD 2.24 -25	12 NOV 2015
AD 0.6 -1	14 SEP 1995	AD 2.24 -26	12 NOV 2015
AD 0.6 -2	14 SEP 1995	<b>LWSK AD 2</b>	
AD 0.7 -1	14 SEP 1995	AD LWSK - 1	15 APR 2019
AD 0.7 -2	14 SEP 1995	AD LWSK - 2	15 MAR 2019
<b>AD 1</b>		AD LWSK - 3	15 MAR 2019
AD 1.1 -1	14 SEP 1995	AD LWSK - 4	15 MAR 2019
AD 1.1 -2	14 SEP 1995	AD LWSK - 5	15 MAR 2019
AD 1.2 -1	15 AUG 2010	AD LWSK - 6	15 MAR 2019
AD 1.2 -2	14 SEP 1995	AD LWSK - 7	15 MAR 2019
AD 1.2 -3	20 OCT 2009	AD LWSK - 8	15 MAR 2019
AD 1.2 -4	14 SEP 1995	AD LWSK - 9	15 MAR 2019
AD 1.2 -5	14 SEP 1995	AD LWSK - 10	15 MAR 2019
AD 1.2 -6	14 SEP 1995	AD LWSK - 11	15 MAR 2019
AD 1.3 -1	14 SEP 1995	☞ AD LWSK - 12	01 JUL 2019
AD 1.3 -2	14 SEP 1995	AD LWSK - 13	15 MAR 2019
AD 1.4 -1	01 MAR 1998	AD LWSK - 14	15 MAR 2019
AD 1.4 -2	14 SEP 1995	AD LWSK - 15	15 MAR 2019
AD 1.5 -1	15 APR 2018	AD LWSK - 16	15 MAR 2019
AD 1.5 -2	01 MAY 2011	AD 2.24 -1	15 JUL 2013
<b>LWOH AD 2</b>		AD 2.24 -2	14 SEP 1995
AD LWOH - 1	15 APR 2019	AD 2.24 -3	15 APR 2019
AD LWOH - 2	15 MAR 2019	AD 2.24 -4	15 APR 2019
AD LWOH - 3	15 MAR 2019	AD 2.24 -5	15 APR 2019
AD LWOH - 4	15 MAR 2019	AD 2.24 -6	15 APR 2019
AD LWOH - 5	15 MAR 2019	AD 2.24 -7	15 APR 2019
AD LWOH - 6	15 MAR 2019	AD 2.24 -8	15 APR 2019
AD LWOH - 7	15 MAR 2019	AD 2.24 -9	15 APR 2019
AD LWOH - 8	15 MAR 2019	AD 2.24 -10	15 APR 2019
AD LWOH - 9	15 MAR 2019	AD 2.24 -11	15 APR 2019
AD LWOH - 10	15 MAR 2019	AD 2.24 -12	15 APR 2019
AD LWOH - 11	15 MAR 2019	AD 2.24 -13	15 APR 2019
AD LWOH - 12	15 MAR 2019	AD 2.24 -14	15 APR 2019
AD 2.24 -1	26 MAY 2016	AD 2.24 -15	15 APR 2019
AD 2.24 -2	14 SEP 1995	AD 2.24 -16	15 APR 2019
AD 2.24 -3	15 APR 2019	AD 2.24 -17	15 APR 2019
AD 2.24 -4	15 APR 2019	AD 2.24 -18	15 APR 2019
AD 2.24 -5	15 APR 2019	AD 2.24 -19	15 APR 2019
AD 2.24 -6	15 APR 2019	AD 2.24 -20	15 APR 2019
AD 2.24 -7	15 APR 2019	AD 2.24 -21	12 NOV 2015
AD 2.24 -8	15 APR 2019	AD 2.24 -22	12 NOV 2015
AD 2.24 -9	15 APR 2019	AD 2.24 -23	12 NOV 2015
AD 2.24 -10	15 APR 2019	AD 2.24 -24	12 NOV 2015
AD 2.24 -11	15 APR 2019	☞ AD 2.24 -25	15 APR 2019
AD 2.24 -12	15 APR 2019	☞ AD 2.24 -26	15 APR 2019
AD 2.24 -13	15 APR 2019	<b>AD 3</b>	
AD 2.24 -14	15 APR 2019	AD 3.1 -1	14 SEP 1995
AD 2.24 -15	15 APR 2019	AD 3.1 -2	14 SEP 1995
AD 2.24 -16	15 APR 2019		
AD 2.24 -17	15 APR 2019		
AD 2.24 -18	15 APR 2019		
AD 2.24 -19	15 APR 2019		
AD 2.24 -20	15 APR 2019		
AD 2.24 -21	15 APR 2019		
AD 2.24 -22	15 APR 2019		
AD 2.24 -23	15 APR 2019		
AD 2.24 -24	15 APR 2019		

INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENGLISH

MACEDONIAN

**3.1.3.8 Check Lists and Summaries**

3.1.3.8

A Check Lists of valid NOTAM are issued monthly via EAD and AFTN. The Check List is followed by a printed Summary of NOTAM. It will contain a plain language presentation of the valid NOTAM, and information about the number of the latest issued AIP AIRAC AMD, AIP AMD, AIP SUP, AIC, the numbers of AIRAC-NOTAM to become effective, or if none, the NIL AIRAC notification, as well as Check List of valid AIP SUP.

The Summary is distributed to the recipients via e-mail or fax and is available on request from following addresses:

E-mail: aismac@mnavigation.mk

Fax: + 389 2 3112 026

**3.1.3.9 Publication Sale**

3.1.3.9

The Aeronautical Information Publications can be obtained from the Aeronautical Information Service of North Macedonia, as printed, or electronic media. Purchasing arrangements, media format and prices, will be notified by AIC.

**3.1.4 AIRAC system**

3.1.4

In order to control and regulate the flow of changes relating to amendments to charts, route-manuals etc., such changes, will be issued at predetermined dates, according to the AIRAC SYSTEM, and published as an AIRAC AMD.

If an AIRAC AMD can not be produced due to lack of time, NOTAM or AIP SUP clearly marked AIRAC will be issued.

3.1.4.1 The table below indicates AIRAC effective dates for coming years.

3.1.4.1

AIRAC will be issued so that information will be received not later than 28 days before the effective date, for major changes not later than 56 days.

| Schedule of AIRAC effective dates, 2019 - 2022

ENGLISH

MACEDONIAN

2019	2020	2021	2022
03 JAN	02 JAN	28 JAN	27 JAN
31 JAN	30 JAN	25 FEB	24 FEB
28 FEB	27 FEB	25 MAR	24 MAR
28 MAR	26 MAR	22 APR	21 APR
25 APR	23 APR	20 MAY	19 MAY
23 MAY	21 MAY	17 JUN	16 JUN
20 JUN	18 JUN	15 JUL	14 JUL
18 JUL	16 JUL	12 AUG	11 AUG
15 AUG	13 AUG	09 SEP	08 SEP
12 SEP	10 SEP	07 OCT	06 OCT
10 OCT	08 OCT	04 NOV	03 NOV
07 NOV	05 NOV	02 DEC	01 DEC
05 DEC	03 DEC	30 DEC	29 DEC
	31 DEC		

### 3.1.5 Pre-flight information service at aerodromes

3.1.5.1 Pre-flight information will normally be provided in printed PIB format associated with automated FPL facilities at Skopje. As necessary, this will be supplemented verbally, (directly) or by telephone, or telefax. Pre-flight information may be available in alternative languages upon request.

#### 3.1.5.2 Automation

FPL and PIB delivery is based on a fully relational aeronautical database, covering regular, (and random) operational routes and FIRs. This permits pilot definitions of briefing parameters (route specific, FIR general, height limited, time limit) and pilots / operators are requested to identify the briefing specifications.

### 3.1.5

#### 3.1.5.1

#### 3.1.5.2

## ENR 1.2 Visual Flight Rules

## ENR 1.2 Визуелни правила на летање

**1.2.1 SERA 5001**  
VMC visibility and distance from cloud minima

**1.2.1 SERA.5001**  
Видливост при VMC и најмала оддалеченост од облаците

Table 1 VMC visibility and distance from cloud minima

Табела 1 Видливоста при VMC и најмала оддалеченост од облаците

Altitude band Сектор на апсолутна висина	Airspace Class Класа на воздушен простор	Flight visibility Видливост во лет	Distance from cloud Растојание од облаци
At and above 3 050 m (10 000 ft) AMSL На и над 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically 1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
Below 3 050 m (10 000 ft) AMSL and above 900 m (3 000 ft) AMSL, or above 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher Под 3 050 m (10 000 ft) AMSL и над 900 m (3 000 ft) AMSL, или над 300 m (1 000 ft) над земја, во зависност што е повисоко	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically 1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
At and below 900 m (3 000 ft) AMSL, or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher На и под 900 m (3 000 ft) AMSL, или 300 m (1 000 ft) над земја, во зависност што е повисоко	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically 1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
	F G	5 km (***)	Clear of cloud and with the surface in sight Вон облаци и со површина во видното поле

(\*) When the height of the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 shall be used in lieu of 10 000 ft.

(\*\*) The VMC minima in Class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in Class A airspace.

(\*\*\*) When so prescribed by the competent authority:

a. flight visibilities reduced to not less than 1 500 m may be permitted for flights operating:

1. at speeds of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision; or
  2. in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels;
- b. Helicopters may be permitted to operate *in less than 1 500 m* but not less than 800 m flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision. Flight visibilities lower than 800 m may be permitted for special cases, such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting.

(\*) Кога висината на преодната апсолутна висина е помала од 3 050 m (10 000 ft) AMSL, се користи FL 100 наместо 10 000 ft.

(\*\*) VMC минимумите за воздушниот простор од Класа А се опфатени во упатството за пилотите и не подразбираат прифаќање на VFR летови во воздушен простор од Класа А.

(\*\*\*) Кога е пропишано од страна на надлежниот орган:

a. може да се дозволи видливост во лет, намалена најмалку на 1 500 m, за летови:

1. при брзини од 140 kts IAS или помали, со цел да се овозможи навремено забележување на останатиот сообраќај или кои било препреки заради избегнување на судир; или
  2. во околности во кои постои мала веројатност за случајни средби со останатиот сообраќај, на пр., во области со мал обем на сообраќај и во области каде се одвиваат летови за специјализирани услуги со воздухоплов на пониско ниво;
- b. На хеликоптерите може да им се дозволи да летаат при видливост во лет *помала од 1 500 m*, но не помала од 800 m, ако ги изведуваат маневрите со брзина која ќе овозможи навремено забележување на останатиот сообраќај или кои било препреки за да се избегне судир. Во посебни случаи може да се дозволи видливост во лет помала од 800 m, како што се летовите со цел давање на итна медицинска помош, летовите за потрага и спасување и гаснење на пожар



## 1.2.2 SERA.5005 Visual flight rules

1.2.2.1 Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in Table 1.

1.2.2.2 Except when a special VFR clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

1. the ceiling is less than 450 m (1 500 ft); or
2. the ground visibility is less than 5 km.

1.2.2.3 When so prescribed by the competent authority, VFR flights at night may be permitted under the following conditions:

1. if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted in accordance with SERA.4001(b)(6);
2. flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel, when available;
3. the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in Table 1 shall apply except that:
  - a. the ceiling shall not be less than 450 m (1 500 ft);
  - b. except as specified in (1.2.2.3)(4), the reduced flight visibility provisions specified in Table 1(a) and (b) shall not apply;
  - c. in airspace classes B, C, D, E, F and G, at and below 900 m (3 000 ft) above MSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface;

## 1.2.2 SERA.5005 Правила за летање во услови на надворешна видливост

1.2.2.1 Освен ако се извршува како посебен VFR лет, VFR летовите се извршуваат така што воздухопловот лета во услови на видливост и растојание од облаци кои се еднакви на или поголеми од оние наведени во Табела 1.

1.2.2.2 Освен во случај ако се добие одобрение од единицата на контролата на летање за посебен VFR лет, воздухопловите кои летаат по VFR не смеат да полетуваат и слетуваат на аеродром во границите на контролирана зона, ниту да влегуваат во сообраќајот во зоната на аеродромот или школскиот круг, кога пријавените метеоролошки услови за тој аеродром се под следните минимуми:

1. плафонот (висината на базата на облациите) е под 450 m (1 500 ft); или
2. видливоста на земја е помала од 5 km.

1.2.2.3 Кога ова го пропишува надлежниот орган, ноќе може да се дозволат VFR летови под следните услови:

1. ако се напушта близината на аеродром, планот на лет се поднесува согласно наведеното во SERA.4001(б)(6);
2. воздухопловите воспоставуваат и одржуваат двонасочна комуникација на соодветниот комуникациски канал на ATS, ако постои таков;
3. се применува видливост при VMC и растојание од минимумот на облациите како што е наведено во Табела 1, освен што:
  - a. плафонот (висината на базата на облациите) не смее да е помала од 450 m (1 500 ft);
  - b. освен како што е наведено во точка (1.2.2.3)(4), не се применуваат одредбите за намалена видливост во лет од Табела 1 (а) и (б);
  - c. во воздушните простори од класа B, C, D, E, F и G, на и под 900 m (3 000 ft) над MSL или 300 m (1 000 ft) над земја, во зависност од тоа што е поголемо, пилотот одржува постојан визуелен контакт со површината;

ENGLISH

MACEDONIAN

- |   |  |
|---|--|
| <p>d. for helicopters in airspace classes F and G at and below 900 m (3 000 ft) above MSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, flight visibility shall not be less than 3 km, provided that the pilot maintains continuous sight of the surface and if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or obstacles in time to avoid collision; and</p> <p>e. for mountainous terrain, higher VMC visibility and distance from cloud minima may be prescribed by the competent authority;</p> <p>4. ceiling, visibility and distance from cloud minima lower than those specified in (3) may be permitted for helicopters in special cases, such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting;</p> <p>5. except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the competent authority, a VFR flight at night shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:</p> <p>a. over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;</p> <p>b. elsewhere than as specified in (a), at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.</p> <p>1.2.2.4 Unless authorised by the competent authority in accordance with Regulation (EC) No 730/2006, VFR flights shall not be operated:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. above FL 195;</li> <li>2. at transonic and supersonic speeds.</li> </ol> | <p>d. за хеликоптерите во воздушниот простор од класа F и G, на и под 900 m (3 000 ft) над MSL или 300 m (1 000 ft) над земја, во зависност од тоа што е поголемо, видливоста во лет не смее да е помала од 3 km, под услов пилотот да одржува постојан визуелен контакт со површината и ако изведува маневри со брзина која ќе овозможи навремено забележување на останатиот сообраќај или кои било препреки за да се избегне судир;</p> <p>e. за планински предели, надлежниот орган може да пропише поголеми минимуми за видливост при VMC и оддалеченост од облаците;</p> <p>4. за хеликоптерите може да се дозволат вредности за плафонот (висината на базата на облаци), видливоста и растојанието од минимумите на облаците кои се помали од оние утврдени во (3) за хеликоптери во посебни случаи, како што се летовите за давање на итна медицинска помош, потрага и спасување и гаснење на пожари;</p> <p>5. Освен ако е потребно заради полетување или слетување, или надлежниот орган издал посебно одобрение, лет по VFR ноќе се врши на ниво кое не е под минималната апсолутна висина за лет определена од страна на земјата чија територија се прелетува, или, ако таква минимална апсолутна висина не е определена:</p> <p>a. над високи области или планински предели, на ниво кое е најмалку 600 m (2 000 ft) над највисоката препрека лоцирана во рамките на 8 km од предвидената позиција на воздухопловот;</p> <p>b. насекаде, освен на областите наведени во точка (a), на ниво кое е најмалку 300 m (1 000 ft) над највисоката препрека лоцирана во круг од 8 km од предвидената позиција на воздухопловот;</p> <p>1.2.2.4 Освен ако надлежниот орган не издаде одобрение согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 730/2006, VFR летови не смее да се изведуваат:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. над FL 195;</li> <li>2. со трансонична и суперсонична брзина;</li> </ol> |
|---|--|

ENGLISH

MACEDONIAN

1.2.2.5 Authorisation for VFR flights to operate above FL 285 shall not be granted where a vertical separation minimum of 300 m (1 000 ft) is applied above FL 290.

Therefore, VFR flights shall not be authorised within the Skopje FIR above FL290, as described in ENR 2.1 for aircraft operating as General Air Traffic (GAT).

1.2.2.6 Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:

1. over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
2. elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.

1.2.2.7 Except where otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the competent authority, VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3 000 ft) from the ground or water, or a higher datum as specified by the competent authority, shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the table of cruising levels in Appendix 3 of Commission Implementing regulation (EU) No 923/2012.

1.2.2.8 VFR flights shall comply with the provisions of Section 8 of Commission Implementing regulation (EU) No 923/2012.:

1. when operated within Classes B, C and D airspace;
2. when forming part of aerodrome traffic at controlled aerodromes; or
3. when operated as special VFR flights.

1.2.2.9 A VFR flight operating within or into areas or along routes designated by the competent authority, in accordance with SERA.4001(b)(3) or (4), shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and report its position as necessary to, the air traffic services unit providing flight information service.

1.2.2.5 Одобрение за VFR летови да летаат над FL 285 не смее да се издаде во области каде над FL 290 се применува минимум за вертикално раздвојување од 300 m (1 000 ft).

Во согласност со горенаведеното, VFR летови не се дозволени во рамките на Скопје FIR над FL290, како што е опишано во ENR 2.1 за воздухопловни кои оперираат како Генерална Авијација (GAT).

1.2.2.6 Освен кога е потребно заради полетување или слетување, или само со дозвола од надлежниот орган, лет по VFR не смее да се изведува:

1. над густо населени области, градови или населби или над збир на луѓе на отворено, на висина помала од 300 m (1 000 ft) над највисоката препрека, во радиус од 600 m од воздухопловот;
2. насекаде освен каде е наведено во точка (1), на висина помала од 150 m (500 ft) над земја или вода, или 150 m (500 ft) над највисоката препрека, во радиус од 150 m (500 ft) од воздухопловот.

1.2.2.7 Освен ако не е поинаку наведено во одобренијата на контролата на летање или не е поинаку утврдено од страна на надлежниот орган, VFR летови на ниво на крстарење, кога се изведуваат над 900 m (3 000 ft) над земја или вода, или од поголем податок (референтна вредност), согласно наведеното од страна на надлежниот орган, се извршуваат на ниво на крстарење соодветно на патеката како што е наведено во табелите за нивоа на крстарење во Прилог 3 од Commission Implementing regulation (EU) No 923/2012.

1.2.2.8 Летовите по VFR мора да се придржуваат кон одредбите наведени во Оддел 8 од Commission Implementing regulation (EU) No 923/2012:

1. кога се извршуваат во рамките на воздушните простори од Класа B, C и D;
2. кога се дел од сообраќајот на аеродромот на контролирани аеродроми; или
3. кога се извршуваат како посебни VFR летови.

1.2.2.9 Лет по VFR кој се врши во рамките на, или во области, или долж рути, кои ги определува надлежниот орган согласно SERA.4001(б) (3) или (4), постојано одржува говорна комуникација воздух-земја на соодветниот канал за комуникација и ја јавува својата позиција, ако е потребно, на единицата за ATS која дава услуги за информирање во лет.

ENGLISH

MACEDONIAN

1.2.2.10 An aircraft operated in accordance with the visual flight rules which wishes to change to compliance with the instrument flight rules shall:

1. if a flight plan was submitted, communicate the necessary changes to be effected to its current flight plan; or
2. as required by SERA.4001(b), submit a flight plan to the appropriate air traffic services unit as soon as practicable and obtain a clearance prior to proceeding IFR when in controlled airspace.

### 1.2.3 SERA.5010 Special VFR in control zones

1.2.3.1 Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:

1. by the pilot:
  - a. clear of cloud and with the surface in sight;
  - b. the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
  - c. at speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and
2. by ATC:
  - a. during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;
  - b. the ground visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
  - c. the ceiling is not less than 180 m (600 ft).

1.2.2.10 Воздухоплов кој лета согласно правилата за летање при надворешна видливост, а има намера да премине на правилата за летање по инструменти:

1. ако е доставен планот на летот, ги проследува потребните измени кои треба да се направат во тековниот план на лет; или
2. кога тоа се бара согласно SERA.4001(б), што е можно побрзо го доставува планот на летот до надлежната единица за ATS и добива одобрение пред да продолжи да лета по IFR кога се наоѓа во контролиран воздушен простор.

### 1.2.3 SERA.5010 Специјални летови по VFR во контролирани зони

1.2.3.1 Вршење на специјални VFR летови во контролирана зона може да се дозволи предмет на одобрение од ATC. Освен ако надлежниот орган издаде дозвола за хеликоптери во посебни случаи, како што се летовите за давање на итна медицинска помош, операциите за потрага и спасување или за гасење на пожари, следниве дополнителни услови ги применува:

1. пилотот:
  - a. надвор од облаци и со визуелен контакт со земјата;
  - b. видливоста на летот не е помала од 1 500 m или, за хеликоптерите, не е помала од 800 m;
  - c. при брзина од најмногу 140 kts IAS или помала, која дава можност навремено забележување на останатиот сообраќај или на можните препреки заради избегнување на судир; и
2. ATC (контролата на летање):
  - a. само дење, освен ако надлежниот орган дозволи поинаку;
  - b. видливоста на земја не е помала од 1 500 m или, за хеликоптерите не е помала од 800 m;
  - c. плафонот (висината на базата на облаци) не е помалку од 180 m (600 ft).

INTENTIONALLY LEFT BLANK

**ENR 1.6 Radar services and procedures**

Applicable ICAO Documents:

ANNEX 10 Volume N

Surveillance Radar and Collision Avoidance System  
Doc 4444

Rules of the Air and Air Traffic Services (PANS-RAC)  
Doc 7030

Regional Supplementary Procedures  
Doc 8168 Volume 1

Aircraft operations (PANS-OPS)- Flight Procedure

The provision of radar services is based on en-route and approach radar facilities on Macedonian territory augmented by additional radar information from facilities in Bulgaria and Greece.

**1.6.1 Primary radar****1.6.1.1 Supplementary Services**

**1.6.1.1.1** A radar unit normally operates as an integral part of the parent ATS unit and provides radar services to aircraft, to the maximum extent practicable, to meet the operational requirements.

Many factors, such as radar coverage, controller workload and equipment capabilities, may affect these services, and the radar controller shall determine the practicability of providing or continuing to provide radar services in any specific case.

**1.6.1.1.2** A pilot will know when radar services are being provided because the radar controller will use the following call sign:

- a. Aircraft under area control - SKOPJE RADAR
- b. Aircraft under approach control - SKOPJE APPROACH RADAR

**1.6.1.1.3** Skopje Area Control and Skopje Approach Control services operate three radar stations:

- a. SK - station at airport Skopje (MSSR), range 200 NM, 41°57'30"N, 021°37'35"E
- b. BR - station at Banjski Rid Hill (PSR and MSSR), 41°57'34"N, 021°38'31"E, range PSR 60 NM, MSSR 200 NM
- c. OH - station at Gorenicka Cuka (MSSR), range 200 NM, 41°10'57"N, 020°46'15"E

**1.6.1.2 The application of radar control services**

**1.6.1.2.1** Radar identification is achieved according to the provisions specified by ICAO.

**1.6.1.2.2** Radar control services is provided in controlled airspace to aircraft operating within the CTA/UTA Skopje and TMA Skopje. These services may include:

**ENR 1.6 Радарски услуги и процедури****1.6.1 Примарен радар****1.6.1.1****1.6.1.2**

ENGLISH

MACEDONIAN

- a. Radar separation of arriving, departing and en-route traffic.
- b. Radar monitoring of arriving, departing and en-route traffic to provide information on any significant deviation from the normal flight path.
- c. Radar vectoring when required.
- d. Assistance to aircraft in emergency.
- e. Assistance to aircraft crossing controlled airspace.
- f. Warnings and position information on other aircraft considered to constitute a hazard.
- g. Information to assist in the navigation of aircraft.

**1.6.1.2.3** The minimum horizontal radar separation is 5 NM.

**1.6.1.2.4** Levels assigned by the radar controller to pilots will provide a minimum terrain clearance according to the phase of flight.

**1.6.1.2.5** Final Radar Approaches

- a. surveillance radar approach - SRA is not applicable
- b. precision radar approach - PAR is not applicable

**1.6.1.2.6** Flight Information Services

Skopje Information may use radar derived information in the provision for flight information service in class E and G airspace. Radar serves only as an aid to provide pilots with more accurate flight information. It does not mean that this aircraft is under radar control and it does not relieve the pilot in command from his responsibilities. The pilot has to make the final decision regarding any suggested alteration of the flight plan.

**1.6.1.3** Radar and air-ground communication failure procedures

**1.6.1.3**

**1.6.1.3.1** Radar failure

**1.6.1.3.1.1** In the event of radar failure or loss of radar identification, instructions will be issued to restore non-radar standard separation on the frequency of the ATC unit considered.

**Note:** As an emergency measure, use of flight levels separated by 500 ft below FL290 or 1000 ft at or above FL290 may be restored to temporarily if standard non-radar separation cannot be provided immediately.

ENGLISH

MACEDONIAN

**1.6.1.3.1.2** The radar controller will inform pilots about the termination of radar service. Exception are occasions when exists assurance that the radar failure will be of a very limited duration.

**1.6.1.3.2** Radio failure

**1.6.1.3.2.1** The radar controller shall establish whether the aircraft radio receiver is working by instructing the pilot to carry out a turn or turns. If the turns are observed the radar controller will continue to provide radar service to the aircraft.

**1.6.1.3.2.2** If the aircraft' radio is completely unserviceable the pilot should carry out the procedures for radio failure in accordance with ICAO provisions. If radar identification has already been established the radar controller will vector other identified aircraft clear of its track until such time as the aircraft leaves radar cover.

**1.6.1.4** Graphic portrayal of area of radar coverage.

**1.6.1.4**

Under construction.

**1.6.2 Secondary surveillance radar (SSR)**

**1.6.2 Секундарен надзорен радар (SSR)**

**1.6.2.1** General.

**1.6.2.1**

The carriage of the serviceable transponder capable of replying to Mode A and C is compulsory for all aircraft operating in Class C and D airspace within FIR Skopje. An exemption from observing this rule may be granted for a particular flight provided that the request is made prior such flight. The request can be made by telephone to the authority having jurisdiction over the airspace concerned.

**1.6.2.2** Emergency Procedures

**1.6.2.2.1** Except when encountering a state of emergency, pilots shall operate transponders and select modes and codes in accordance with ATC instructions. In particular, when entering Skopje FIR, UIR pilots who have already received specific instructions from ATC concerning the setting of the transponder shall maintain that setting unless otherwise instructed.

**1.6.2.2.2** If the pilot of an aircraft encountering a state of emergency has previously been directed by ATC to operate the transponder on a specific code this code setting shall be maintained until otherwise advised.

**1.6.2.2.3** In all other circumstances, the transponder shall be set to mode A/3 code 7700. Notwithstanding the procedure in 1.6.2.2.1 above, a pilot may select mode #A, code 7700 whenever the nature of the emergency is such that this appears to be the most suitable course of action.



ENGLISH

MACEDONIAN

**Note:** Continuous monitoring of responds on Mode A/3, Code 7700 is provided.

### 1.6.2.3 Air-ground communication failure and unlawful interference procedures

#### 1.6.2.3.1 Air-ground communication failure procedure.

In the event of an aircraft radio receiver failure a pilot shall select Mode A/3 code 7600 and follow established procedures, subsequent control the aircraft will be based on those procedures.

#### 1.6.2.3.2 Unlawful interference procedure

Pilot of aircraft in flight subject to unlawful interference shall endeavor to set the transponder to Mode A/B, Code 7500 to make the situation known unless the circumstances warrant the use of Mode A/B, code 7700.

**Note:** Mode A, Code 7500 is permanently monitored.

### 1.6.2.4 SSR Codes for special purposes ATS surveillance services and procedures

#### 1.6.2.4.1 The following codes are used for designated flights:

- Code 2000 is always set by pilot in command of a controlled flight unless otherwise instructed by the ATC unit.
- Code 7000 is always set by pilot in command of an uncontrolled VFR flight unless otherwise instructed by the ATC/FIS unit.

### 1.6.2.5 ACAS Procedures

#### 1.6.2.5.1 Responsibility during Airborne Collision Avoidance System (ACAS) operation within the airspace of FIR Skopje.

When a pilot deviates from an air traffic clearance or instruction in response to an ACAS resolution advisory the air traffic control service is not responsible for preventing collisions until the flight path is returned to the limits of air traffic control clearance or instructions.

#### 1.6.2.6 System of SSR Code assignment

Codes are assigned according to ORCAM.

#### 1.6.2.7 Graphical portrayal of area of SSR coverage

See "ATC Surveillance Minimum Flight Altitude" chart

PAPI	Зелена	PAPI:	Green
TDZ должина на осветлување	Нема	TDZ lights length:	NIL
RWY CL осветлување:	должина/растојание/боја / интензитет	RWY CL lights: length/spacing/color/intensity:	
	2050m/15m/W/High5		2050m/15m/W/High5
	600m/15m/W/R/High5		600m/15m/W/R/High5
	300m/15m/R/High5		300m/15m/R/High5
ПСП ивично осветлување:	должина/растојание/боја/ интензитет	RWY edge lights: length/spacing/color/intensity:	
	2350m/60m/W/High3		2350m/60m/W/High3
	600m/60m/Y/High3		600m/60m/Y/High3
Крај на ПСП осветлување боја /wing bar		RWY end lights color/wing bar:	
	Црвена		Red
SWY осветлување должина /боја		SWY lights: length/color	
	Нема		NIL
<b>2.14.2 Карактеристики за ПСП: RWY 34</b>		<b>2.14.2 Runway designator: RWY 34</b>	
ALS тип/должина /интензитет		ALS type/length/intensity:	
	ALFS-2/900m/High5		ALFS-2/900m/High5
THR осветлување боја/wing bar		THR lights color/wing bar:	
	Зелена		Green
PAPI		PAPI:	
	3.30°, на двете страни		3.30°, both sides
TDZ должина на осветлувањето		TDZ lights length:	
	900m		900m
RWY CL осветлување	должина/растојание/боја/ интензитет	RWY CL lights: length/spacing/color/intensity:	
	500m/15m/W/High5		500m/15m/W/High5
	1550m/15m/W/High5		1550m/15m/W/High5
	600m/15m/W/R/High5		600m/15m/W/R/High5
	300m/15m/R/High5		300m/15m/R/High5
RWY ивично осветлување:	должина/растојание/боја/ интензитет	RWY edge lights: length/spacing/color/intensity:	
	500m/60m/R/High3		500m/60m/R/High3
	1850m/60m/W/High3		1850m/60m/W/High3
	600m/60m/Y/High3		600m/60m/Y/High3
Крај на ПСП осветлување, боја/wing bar		RWY end lights color/wing bar:	
	Црвена		Red
SWY осветлување, должина/боја		SWY lights: length/color	
	Нема		NIL
<i>Забелешка</i>		<i>Remarks:</i>	
<i>Надворешни 350m од ALFS се издигнати светла</i>		<i>Outer 350m of ALFS are elevated lights</i>	
<i>Внатрешни 550m од ALFS се вградени светла</i>		<i>Inner 550m of ALFS are inset lights</i>	

**AD 2.15 Останато осветлување, резервно напојување**

.ABN/IBN локација,  
карактеристики и  
работно време:

Врв на АКЛ кулата, 25  
светкања во минута, работи  
во ноќните часови.

Анемометар /LDI - локација  
и осветлување:

Види GEN 3.5-3 колона 4

.Ивично осветлување и  
осветлување на централните  
линии на рулните патеки:

TWY A3, A4 и A5 немаат  
осветлување на  
централната линија.

Резервно напојување  
време за вклучување:

Достапно/max 1 секунда

Забелешки:

Нема

**AD 2.16 Зона за слетување на хеликоптери**

Види LWSK AD 2.8.6 Забелешка за местата за  
паркирање на хеликоптери

**AD 2.17 Воздушен простор во надлежност на воздухопловните служби****2.17.1 CTR Скопје**

- Во круг од 5 NM со центар на референтната точка на аеродром Скопје, продолжен на југ до FAF.
- Вертикална граница - од GND до 4000ft AMSL
- Класа на воздушен простор - D
- Јазици: Англиски и Македонски

**2.17.2 ТМА Скопје**

- Странични лимити:  
42 18 30N 022 14 34E (RAXAD)  
41 57 21N 022 22 56E (SINKO)  
41 20 18N 021 55 24E (TIKVA)  
41 20 16N 021 26 55E (PEP NDB/DME)  
42 05 49N 020 53 44E (SARAX)  
42 08 12N 021 19 37E (XAXAN)  
42 17 00N 021 47 00E (UPERO)  
42 18 30N 022 14 34E (RAXAD)
- Вертикални лимити - од 1000ft AGL до FL 145
- Класа на воздушен простор - D, E.
- Позивен знак: SKOPJE APP.
- Јазици: Англиски и Македонски
- Висина на транзиција: 11000ft MSL.

**AD 2.15 Other lighting, secondary power supply**

ABN/IBN location,  
characteristics and  
hours of operation:

Top of ATC Tower, 25 flashes  
per minute, operating during  
night hours

Anemometer/LDI  
location and lighting:

See GEN 3.5-3 column 4

TWY edge and TWY CL lights:

TWY A3, A4 and A5 have no  
centre line lighting.

Secondary power supply/switch  
over time:

Available/max 1 sec.

Remarks:

NIL.

**AD 2.16 Helicopter landing area**

See LWSK AD 2.8.6 Remark for parking stands for helicopters

**AD 2.17 Air traffic services airspace****2.17.1 CTR Skopje**

- Circle 5NM centered at Skopje aerodrome reference point, extended to the south to FAF.
- Vertical limits - from GND to 4000ft AMSL
- Airspace class - D
- Languages provided ENGLISH and MACEDONIAN

**2.17.2 TMA Skopje**

- Lateral limits:  
42 18 30N 022 14 34E (RAXAD)  
41 57 21N 022 22 56E (SINKO)  
41 20 18N 021 55 24E (TIKVA)  
41 20 16N 021 26 55 E (PEP NDB/DME)  
42 05 49N 020 53 44E (SARAX)  
42 08 12N 021 19 37E (XAXAN)  
42 17 00N 021 47 00E (UPERO)  
42 18 30N 022 14 34E (RAXAD)
- Vertical limits - from 1000ft AGL to FL 145.
- Airspace class - D, E.
- Call sign: SKOPJE APP.
- Languages provided - ENGLISH and MACEDONIAN.
- Transition altitude: 11000ft MSL.