

REPUBLIC OF 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 МАКЕДОНИЈА

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

AMD AIP 58  
AIRAC 14 APR 2016

EFFECTIVE DATE  
СТАПУВА ВО СИЛА НА  
23 JUN 2016

CONTENTS	СОДРЖИНА
Implementation of Free Route Airspace (FRA)	Имплементација на слободно планирање на рути.

Insert following pages or charts Вметни ги следниве страници или карти		Destroy following pages or charts: Уништи ги следниве страници или карти:	
ENR		ENR	
• ENR 1.3-1/1.3-2	23 JUN 2016	• ENR 1.3-1/1.3-2	14 SEP 1995/24 JAN 2002
• ENR 1.3-3/1.3-4	23 JUN 2016	• ---	---
• ENR 1.3-5/1.3-6	23 JUN 2016	• ---	---
• ENR 1.10-1/1.10-2	23 JUN 2016	• ENR 1.10-1/1.10-2	28 MAR 1996
• ENR 1.10-3/1.10-4	23 JUN 2016	• ENR 1.10-3/1.10-4	28 MAR 1996/15 OCT 2015
• ENR 1.10-5/1.10-6	23 JUN 2016	• ENR 1.10-5/1.10-6	24 JAN 2002
• ENR 1.10-7/1.10-8	23 JUN 2016	• ENR 1.10-7/1.10-8	24 JAN 2002
• ENR 1.10-9/1.10-10	23 JUN 2016	• ENR 1.10-9/1.10-10	24 JAN 2002/28 MAR 1996
• ENR 3.3-1/3.3-2	23 JUN 2016	• ENR 3.3-1/3.3-2	26 MAY 2016
• ENR 3.3-3/3.3-4	23 JUN 2016	• ENR 3.3-3/3.3-4	26 MAY 2016
• ENR 3.3-5/3.3-6	23 JUN 2016	• ENR 3.3-5/3.3-6	26 MAY 2016
• ENR 3.3-7/3.3-8	23 JUN 2016	• ENR 3.3-7/3.3-8	26 MAY 2016
• ENR 3.3-9/3.3-10	23 JUN 2016	• ENR 3.3-9/3.3-10	26 MAY 2016
• ENR 3.3-11/3.3-12	23 JUN 2016	• ENR 3.3-11/3.3-12	26 MAY 2016
• ENR 3.3-13/3.3-14	23 JUN 2016	• ENR 3.3-13/3.3-14	26 MAY 2016
• ENR 3.3-15/3.3-16	23 JUN 2016	• ENR 3.3-15/3.3-16	26 MAY 2016
• ---	---	• ENR 3.3-17/3.3-18	26 MAY 2016
• ---	---	• ENR 3.3-19/3.3-20	26 MAY 2016
• ---	---	• ENR 3.3-21/3.3-22	26 MAY 2016
• ---	---	• ENR 3.3-23/3.3-24	26 MAY 2016
• ---	---	• ENR 3.3-25/3.3-26	26 MAY 2016
• ENR 4.1-1/4.1-2	23 JUN 2016	• ENR 4.1-1/4.1-2	26 MAY 2016/01 OCT 1996
• ENR 4.3-1/4.3-2	23 JUN 2016	• ENR 4.3-1/4.3-2	01 AUG 2012/14 SEP 1995

<b>Insert following pages or charts</b> <b>Вметни ги следниве страници или карти</b>		<b>Destroy following pages or charts:</b> <b>Уништи ги следниве страници или карти:</b>	
• ENR 6.1-3/6.1-4	23 JUN 2016	• ENR 6.1-3/6.1-4	26 MAY 2016/22 APR 1999
<b>AD</b>		<b>AD</b>	
• LWOH AD 2.24-7/2.24-8	23 JUN 2016/26 MAY2016	• LWOH AD 2.24-7/2.24-8	26 MAY 2016
• LWOH AD 2.24-19/2.24-20	23 JUN 2016/26 MAY2016	• LWOH AD 2.24-19/2.24-20	26 MAY 2016
• LWOH AD 2.24-21/2.24-22	23 JUN 2016/26 MAY2016	• LWOH AD 2.24-21/2.24-22	26 MAY 2016
• LWOH AD 2.24-23/2.24-24	23 JUN 2016/26 MAY2016	• LWOH AD 2.24-23/2.24-24	26 MAY 2016
• LWSK AD 2.24-7/2.24-8	23 JUN 2016/26 MAY2016	• LWSK AD 2.24-7/2.24-8	26 MAY 2016
• LWSK AD 2.24-17/2.24-18	23 JUN 2016/26 MAY2016	• LWSK AD 2.24-17/2.24-18	26 MAY 2016
• LWSK AD 2.24-19/2.24-20	23 JUN 2016/26 MAY2016	• LWSK AD 2.24-19/2.24-20	26 MAY 2016

**ENR 1.3 Инструментални правила за летање****1.3.1 Правила кои се применуваат за сите инструментални летови****1.3.1.1 Опрема на воздухоплов**

Воздухопловот треба да е опремен со соодветни инструменти и со навигациска опрема, соодветна на рутата која треба да лета (види GEN 1.5).

**1.3.1.2 Минимум нивоа**

Најниското употребливо ниво на лет за IFR летови е одредено од ACC Скопје земајќи ја предвид минимална височина на лет (види GEN 3.3.5) утврдена од Агенцијата за цивилно воздухопловство и атмосферскиот притисок (QNH вредност).

Кога приоѓа кон област со повисока минимална височина на лет, овој минимум треба да се достигне пред влегување во таа област.

**1.3.1.3 Промена од IFR лет во VFR лет**

Воздухоплов кој одлучува да го промени водењето на својот лет од усогласување со инструменталните правила за летање во усогласување со визуелните правила за летање, ако планот за лет бил поднесен, треба да ја извести соодветната единица при службата за контрола на летање особено за тоа дека IFR летот е поништен и да ги јави промените во тековниот план на лет.

Кога воздухоплов кој лета според инструментални правила за летање или наидува на визуелни метеоролошки услови, тој нема да го поништи својот IFR лет, освен ако не предвидел или имал намера, летот да биде продолжен одреден временски период во непрекинати визуелни метеоролошки услови.

**1.3.2 Правила кои се применуваат на инструментални летови во рамките на контролиран воздушен простор.**

IFR лет кој се одвива како кружен лет во рамките на контролиран воздушен простор треба да лета на ниво на крстарење или ако е овластен да употреби техники за кружно искачување, помеѓу две нивоа или над едно ниво, кои се селектирани од табелата за нивоа на крстарење во точка 1.3.4, освен кога корелацијата на нивоата кон патеката пропишана овде не се применува кога е поинаку означена во одобрувањата од контрола на летање, или специфицирана од Агенцијата за цивилно воздухопловство во Зборникот на воздухопловни податоци.

**1.3.3 Правила кои се применуваат на инструментални летови надвор од контролиран воздушен простор**

Во границите на Македонската територија IFR летовите се одобрени на вообичаен начин како контролирани летови и само во границите на контролираниот воздушен простор. Во случај на таква појава се применува 1.3.2.

**ENR 1.3 Instrument Flight Rules****1.3.1 Rules applicable to all IFR Flights****1.3.1.1 Aircraft equipment**

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with navigation equipment appropriate to the route to be flown (see GEN 1.5).

**1.3.1.2 Minimum Levels**

The lowest usable flight level for IFR flights is determined by ACC Skopje, considering the minimum flight altitude (see GEN 3.3.5) established by Civil Aviation Agency (see ENR 3.1) and the atmospheric pressure (QNH value).

When approaching an area with a higher minimum flight altitude, this minimum shall be reached well in advance, prior to entering that area

**1.3.1.3 Change from IFR flight to VFR flight**

An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules shall, if a flight plan was submitted, notify the appropriate air traffic services unit specifically that the IFR flight is cancelled, and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.

When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions, it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.

**1.3.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace**

An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level, or, if authorized to employ cruise climb techniques, between two levels or above a level, selected from the Table of cruising levels in para 1.3.4, except that the correlation of levels to track prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in air traffic control clearances, or specified by the Civil Aviation Agency in Aeronautical Information Publications.

**1.3.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace**

Within Macedonian territory IFR flights are normally permissible as controlled flights and within controlled airspace only. In case of such occurrence, 1.3.2 is applicable.

### 1.3.4 Правила кои се применуваат на инструментални летови во рамките на EUR RVSM воздушен простор

Во согласност со документот на ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc.7030/4-EUR), летовите треба да се одвиваат во согласност со правилата за летање со помош на инструменти кога истите се во рамки на EUR RVSM воздушниот простор или повисоко.

Затоа за летовите кои се класифицираат како генерална авијација (General Air Traffic – GAT) и кои се одвиваат во Скопје FIR на FL290 или повисоко а согласно ENR 2.1.важат правилата за летање со помош на инструменти (IFR).

### 1.3.5 Општи процедури во однос на слободно планирање на рути во воздушен простор

#### 1.3.5.1 Подрачје на делување

Слободно планирање на рути во границата на Македонија (M-FRA) е достапно во текот на 24 часа (24H) и тоа од FL245 до FL660 во воздушниот простор во рамки на латералните граници на Скопје FIR (LWSS FIR), во зоната на надлежност на Скопје UTA.

M-FRA не важи за воздушниот простор на TMA и CTR.

#### 1.3.5.2 Процедури на лет

##### 1.3.5.2.1 Општо

Во рамки на M-FRA а во однос на воздухопловите, притоа исклучувајќи ги државните воздухоплови, важат правилата за опрема која мора да ја има секој воздухоплов согласно објавеното во GEN 1.5.

Во рамки на M-FRA, за корисниците на воздушниот простор тоа ќе значи дека истите ќе може да ги планираат саканите траекториите од една до друга дефинирана точка – пет-букви име-кодови и/или ова значи можност да ја утврдуваат рутата по патни радио навигациски уреди кои се дефинирани во ENR 4.3 и ENR 4.1, соодветно. За назначување на сегментите меѓу дефинираните точки треба да се користи DCT функцијата.

Во рамки на M-FRA, за дефинирани точки се сметаат понатаму наведените: FRA влезна точка (E), FRA излезна точка (X), FRA меѓуточка (I), FRA точка на пристригнување (A), FRA точка на заминување (D), согласно наведеното во ENR 4.1 и ENR 4.3.

Во рамки на M-FRA не постојат ограничувања за максималното DCT растојание.

##### 1.3.5.2.2 Прелети

Операторите на воздухоплови кога вршат прелет треба да направат план на DCT меѓу FRA влезните, FRA излезните и FRA меѓуточки. Нема ограничување во однос на тоа колку FRA меѓуточки да се употребат.

Исклучок од ова правило е направен за време на почетната фаза од имплементацијата на M-FRA, а DCT сегментите кои не се расположливи се објавени во согласност со 1.3.5.5 подолу.

### 1.3.4 Rules applicable to IFR flights within the EUR RVSM airspace

As specified in ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc. 7030/4-EUR), flights shall be conducted in accordance with Instrument Flight Rules when operated within or above the EUR RVSM airspace.

Therefore, flights operating as General Air Traffic (GAT) within the Skopje FIR at or above FL290, as described in ENR 2.1, shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules.

### 1.3.5 Free route airspace general procedures

#### 1.3.5.1 Area of application

Macedonian Free Route Airspace Area (M-FRA) is available H24 from FL245 to FL660 in the airspace encompassed by the lateral limits of Skopje FIR (LWSS FIR), in the Area of Responsibility of Skopje UTA.

M-FRA is not applied in the airspace of TMA and CTRs.

#### 1.3.5.2 Flight procedures

##### 1.3.5.2.1 General

Within M-FRA aircraft, other than State aircraft, shall comply with the aircraft equipment requirements as published in GEN 1.5.

Within M-FRA airspace users will be able to plan user-preferred trajectories through the use of significant points - five-letter name-codes and/or en-route radio navigation aids published in ENR 4.3 and ENR 4.1, respectively. Segments between the significant points shall be indicated by the means of DCT (Direct) instructions.

Within M-FRA significant points are considered FRA entry (E), FRA exit (X), FRA intermediate (I), FRA arrival (A) and FRA departure (D) points as described in ENR 4.1 and ENR 4.3.

Within M-FRA there is no restriction on the maximum DCT distance.

##### 1.3.5.2.2 Overflying traffic

Overflights shall plan DCT between FRA entry, FRA exit and FRA intermediate points. There is no restriction on the number of FRA intermediate points used.

Exception from the rule is made during the initial M-FRA implementation phase and the DCT segments which are not available are announced in accordance with 1.3.5.5 below.

Воздухопловите кои прелетуваат кон и од аеродромите кои се наоѓаат во непосредна близина на Скопје ФИР треба да направат план во согласност со првиот параграф во 1.3.5.2.2 и во 1.3.5.4 дури и ако само еден дел од нивниот лет е под долната граница на воздушниот простор на слободно планирање на рути. LGTS, LGKV, LATI, BKPR/LYPR, LYNI, LBSF се сметаат за аеродроми кои наоѓаат во непосредна близина на Скопје LWSK FIR.

#### 1.3.5.2.3 Пристигнување до/од терминалниот воздушен простор

Воздухопловите кои поаѓаат од аеродром кој се наоѓа во рамки на Скопје FIR а за кој има објавено процедури за стандардно инструментално полетување (SIDs) смеат да направат план на DCT и тоа од FRA точката на поаѓање која се совпаѓа со последната точка согласно SID па се до FRA излезната точка, со можност за рутирање преку една или неколку FRA меѓуточки.

Воздухопловите кои пристигнуваат на аеродром кој се наоѓа во рамки на Скопје FIR а за кој има објавено процедури за стандардно инструментално пристигнување (STARs) смеат да направат план на DCT од FRA влезна точка до FRA точка на пристигнување, која пак се совпаѓа со првата точка согласно STAR/IAF, со можност за рутирање преку една или неколку FRA меѓуточки.

Во случај да нема објавена процедура за SIDs/STARs, воздухопловите кои поаѓаат од или пристигнуваат на аеродром кој се наоѓа во рамки на Скопје FIR смеат да направат план за DCT од тој аеродром до релевантната FRA излезна или FRA влезна точка.

#### 1.3.5.2.4 Примена во прекуграничен воздушен простор

Планирањето на DCT надвор од границите на M-FRA (прекугранична DCT) е забрането. Влезот и излезот од M-FRA треба да се планира само согласно објавените FRA влезни и FRA излезни точки.

Планирањето на DCT сегменти кои се делумно надвор од латералните граници на M-FRA (повеќекратни ревлезни сегменти) е забрането.

Планирањето на DCT сегменти кои се наоѓаат поблиску од 3 NM на M-FRA границата е забрането.

#### 1.3.5.3 Резервирање на воздушен простор - посебни области

##### 1.3.5.3.1 Повторно планирање на рутата со цел избегнување на посебните области

Планот за лет треба да се направи во рамки на M-FRA но притоа заобиколувајќи ги активните посебни области, а со употреба на важечките FRA меѓуточки.

##### 1.3.5.3.2 Одредување на екстензија на рута

За да се зајакне маргината на безбедност меѓу објавените граници на посебните области и траекториите по кои се движат воздухопловите, од време на време може да се применува и тактичко радарско векторирање. Во овие случаи, очекуваната рутна екстензија е 5 NM или помалку.

Overflights proceeding inbound or outbound airports located in close vicinity of Skopje FIR shall plan in accordance with the first paragraph in 1.3.5.2.2 and with 1.3.5.4 even if a portion of their flight is below the lower limit of free route airspace. Airports in close vicinity of Skopje LWSK FIR are considered to be: LGTS, LGKV, LATI, BKPR/LYPR, LYNI, LBSF.

#### 1.3.5.2.3 Access to/from Terminal Airspace

Flight departing from an airport located within Skopje FIR where standard instrument departure procedures (SIDs) are published may plan DCT from FRA departure point, which coincides with the last point of the SID, to FRA exit point, optionally using one or more FRA intermediate points.

Flight arriving at an airport located within Skopje FIR where standard instrument arrival procedures (STARs) are published may plan DCT from FRA entry point to FRA arrival point, which coincides with the first point of the STAR/IAF, optionally using one or more FRA intermediate points.

If there are no SIDs/STARs published flights departing from or arriving at an airport located within Skopje FIR may plan DCT from that airport to relevant FRA exit or FRA entry point.

#### 1.3.5.2.4 Cross-Border Applications

Planning DCT across the M-FRA borders (cross-border DCT) is not allowed. Entry and exit from M-FRA shall be planned over the published FRA entry and FRA exit points only.

Planning DCT segments that are partially outside the lateral limits of M-FRA (multiple re-entries segments) is not allowed.

Planning DCT segments closer than 3 NM of the M-FRA boundary is not allowed.

#### 1.3.5.3 Airspace reservation - special areas

##### 1.3.5.3.1 Re-routing special areas

Flights shall be planned within M-FRA around active Special areas using valid FRA intermediate points

##### 1.3.5.3.2 Promulgation of route extension

Occasionally tactical radar vectoring might be applied in order to ensure additional safety margin between published Special area boundaries and aircraft trajectories. The expected route extension in these cases is 5 NM or less.

**1.3.5.4 Планирање на лет****1.3.5.4 Flight planning****1.3.5.4.1 Општо****1.3.5.4.1 General**

Во однос на поле 15 од планот на лет, во случај на промена на брзина и ниво на лет во рамки на M-FRA операторите на воздухопловите треба да ги употребат само FRA меѓуточките, како што е наведено во ENR 4.1 и ENR 4.3. Не постои ограничувања за тоа колку FRA меѓуточки може да се употребат во рамки на M-FRA.

For speed or flight level change inside M-FRA, on FPL Item 15, operators shall use only the FRA intermediate points as described in ENR 4.1 and ENR 4.3. There is no restriction on the number of FRA intermediate points used within M-FRA.

Употребата на меѓуточки а кои се одредени со географски координати или со правец и растојание во поле 15 од планот за лет е забранета.

The use of intermediate point defined by geographical coordinates or by bearing and distance in Item 15 of the flight plan is not allowed.

**1.3.5.4.2 ATS рутна мрежа****1.3.5.4.2 ATS route network**

Рутната мрежа за опслужување на воздушниот сообраќај (ATS) во рамки на Скопје FIR над FL 245 нема да се употребува.

The ATS route network within Skopje FIR above FL245 will be withdrawn

Кога станува збор за M-FRA, во планот за лет не треба да има никаква поврзаност со рутната мрежа за опслужување на воздушниот сообраќај (ATS).

Within M-FRA no reference shall be made in the flight plan to ATS route

**1.3.5.4.3 Шема на правец на ниво на лет****1.3.5.4.3 Flight level orientation scheme**

Нивоата на крстарење мора да се испланираат во согласност со информациите кои се дадени во колоната "Забелешки/Употреба" во ENR 4.3. Правецот на нивоата на крстарење (EVEN или ODD) мора да се одреди во зависност од правецот на ниво на лет кој е потребен над FRA влезните и ФРА излезните точки, а истото е опишано во следните табели:

Cruising levels must be planned in accordance with the information provided in the column "Remarks/Usage" in ENR 4.3. The direction of cruising levels (EVEN or ODD) must be chosen depending on the direction of flight level required over the FRA entry and FRA exit points as described in the following tables:

<b>Direction of cruising levels within M-FRA - Overflights</b> <b>Правец на нивоа на крстарење во M-FRA - Прелети</b>		
FLs over FRA entry point FL-и над FRA влезна точка	FLs over FRA exit point FL-и над FRA излезна точка	FLs inside M-FRA FL-и во M-FRA
EVEN	EVEN	EVEN FLs for all DCT segments EVEN FL-и за сите DCT сегменти
ODD	ODD	ODD FLs for all DCT segments ОДД FL-и за сите DCT сегменти
EVEN	ODD	A change from EVEN to ODD FLs must be planned inside M-FRA Промената од EVEN на ODD FL-и мора да се испланира во M-FRA
ODD	EVEN	A change from ODD to EVEN FLs must be planned inside M-FRA Промената од ODD на EVEN FL-и мора да се испланира во M-FRA

<b>Direction of cruising levels within M-FRA - departures</b> <b>Правец на нивоа на крстарење во M-FRA - поаѓања</b>		
	FLs over FRA exit point FL-и над FRA излезна точка	FLs inside M-FRA FL-и во M-FRA
Departing from an airport within Skopje FIR Поаѓање од аеродром во Скопје FIR.	EVEN	EVEN FLs for all DCT segments EVEN FL-и за сите DCT сегменти
	ODD	ODD FLs for all DCT segments ОДД FL-и за сите DCT сегменти

Direction of cruising levels within M-FRA - arrivals Правец на нивоа на крстарење во M-FRA - заминување		
FLs over FRA entry point		FLs inside M-FRA
EVEN	Arriving at an airport within Skopje FIR	EVEN FLs for all DCT segments EVEN FL-и за сите DCT сегменти
ODD	Пристигнување од аеродром во Скопје FIR	ODD FLs for all DCT segments ОДД FL-и за сите DCT сегменти

*Забелешка: ODD е правец на нивоа на крстарење за воздухоплови кои летаат според инструментални правила на летање (IFR) со магнетска насока меѓу 000° и 179°, а EVEN е правец на нивоа на крстарење за воздухоплови кои летаат според инструментални правила на летање (IFR) со магнетска насока меѓу 180° и 359°, како што е опишано во табелата на нивоа на крстарење во ENR 1.7.*

Нивоата на крстарење мора исто така да се испланираат во согласност со шемата на правец на лет за рутна мрежа за опслужување на воздушниот сообраќај (ATS) во соседниот воздушен простор и/или FRA.

#### 1.3.5.5 Документ за расположивост на рути

Доколку има, сите исклучоци од концептот M-FRA и ограничувања ќе се објават во Документ за расположивост на рути на движење (RAD) донесен во согласност со ENR 1.10.

*Note: ODD is the direction of IFR cruising levels with a magnetic track between 000° and 179° while EVEN is the direction of IFR cruising levels with a magnetic track between 180° and 359° as described in the table of cruising levels in ENR 1.7.*

Cruising levels must also be planned in accordance with Flight Level Orientation Scheme of adjacent ATS route network and/or FRA.

#### 1.3.5.5 Route availability document

All M-FRA exceptions and restrictions, if any will be published via the RAD promulgated in accordance with ENR 1.10.

INTENTIONALLY LEFT BLANK



## ENR 1.10 Планирање на летот

### 1.10.1 Проток на пораката за планот на летање

За да може да се усогласи со процедурите и правилата на Централната Единица за Контрола на Сообраќај (CFMU), кој бара пораките за планови на летање, за летови целосно или делумно водени според IFR во својата област на одговорност мора да се достават до CFMU, се применува следната политика.

Пораките за планови за летање кои се однесуваат на летови според IFR/GAT (Општ Воздушен Сообраќај), мешан IFRNFR или GAT/OAT (Оперативен Воздушен Сообраќај), се доставени на најдиректен начин само до CFMU - IFPS (Интегриран Систем за Процесирање на Планот на Летање). CFMU - IFPS понатаму ги процесира, потврдува и распределува податоците за плановите на летање до засегнатите ATS единици во IFPS зоната и до другите адреси снабдени со планот на летање.

Пораките за планот на летање кои се однесуваат на летови поинакви од оние според 1.10.1.2 се доставени на локалното ARO за проследување во правилен формат на соодветните адреси адреси.

Известувањата за лет за VFR летови се чуваат на аеродромите за заминување.

### 1.10.2 Пополнување на планот на летање

Плановите на летање и сличните пораки (DLA, CHG, CNL) за летови кои заминуваат од Македонските аеродроми треба да се пополнат во локалниот ARO. Плановите на летање за последователните делови можат да се пополнат во истиот ARO.

### 1.10.3 Директно пополнување со IFPS (Интегриран Систем за Процесирање на Планот на Летање)

Практиките кои ги препорачува Еуроконтрол директно со IFPS за пополнување на пораките се општо прифатени.

Авиопревозниците (АО) со цел да го сторат тоа може да ги користат нивните директни врски преку AFTN ако е достапен или преку SITA.

Од АО кои планираат да ја користат SITA мрежата за доставување на план на летање се бара да го информираат CFMU за решенијата за поддршка кои тие имаат намера да ги применат во случај на долг прекин на SITA врските. Се препорачува да се организира тест сесија со IFPS за да се провери правилната трансмисија на Оперативните Пораки за Одговор (ORM).

Директните пополнувачи ја преземаат целосната одговорност за усогласување со сите релевантни процедури вклучувајќи го и комплетното адресирање на нивните пораки.

Асистенцијата за адресирање на пораките за план на летање, на барање ја дава AIS Скопје.

## ENR 1.10 Flight planning

### 1.10.1 Flight plan message flow

In order to comply with the procedures and rules of the Central Flow Management Unit (CFMU), which require that flight plan messages for flights conducted fully or partially under IFR within its area of responsibility must be known to the CFMU, the following policy is applied.

Flight plan messages related to flights under IFR/GAT (General Air Traffic), mixed IFRNFR or GAT/OAT (Operational Air Traffic) are forwarded on the most direct way to the CFMU-IFPS (Integrated initial Flight plan Processing System) only. The CFMU-IFPS will further process, acknowledge and disseminate the flight plan data to the ATS Units concerned within the IFPS zone and to other addresses supplied with the flight plan.

Flight plan messages related to flights other than those under § 1.10.1.2 are forwarded to the local ARO for dissemination in proper format to the addresses concerned.

Flight notifications for VFR flights are kept at the aerodrome of departure.

### 1.10.2 Flight plan filing

Flight plans and associated messages (DLA, CHG, CNL) for flights departing from Macedonian aerodromes shall be filed at the local ARO. Flight plans for consecutive legs may be filed at the same ARO.

### 1.10.3 Direct filing with IFPS (Integrated initial Flight plan Processing System)

The recommended practise of Eurocontrol to file IFR flight plan messages direct with IFPS is generally permitted.

Aircraft Operators (AO) wishing to do so may use their direct connection to the AFTN if available or the SITA.

AO planning to use the SITA network for flight plan submission are requested to inform the CFMU of the backup solutions they intend to apply in the event of a long term outage of the SITA connections. It is recommended to arrange a test session with IFPS to check the correct transmission of Operational Reply Messages (ORM).

Direct filers take the full responsibility for compliance with all relevant procedures including complete addressing of their messages.

Assistance for flight plan message addressing is given on request by AIS Skopje.

#### 1.10.4 IFPS - Интегриран Систем за Процесирање на Планот за Летање.

IFPS е дизајниран за подобрување на приемот, процесирањето и испораката на IFR/GAT податоци за план на летање во рамките на земјите кои се вклучени во IFPS зоната.

IFPS, како дел од Централната Единица за Контрола на Сообраќај при Еуроконтрол (CFMU) е формирана за поддршка и е составена од две единици. IFPS Единица 1 (IFPU1) е лоцирана во Харен (Брисел), IFPU2 при центарот на Еуроконтрол во Бретањи (Париз).

IFPS проследува порака процесирани од IFR/GAT летови врз основа на поединечни или Збирни Планови за летање (RPL). Тоа го процесира IFR делот на мешани IFR/VFR планови на летање и GAT делот на мешани OAT/GAT планови на летање кога овие се појавуваат во IFPS зоната.

IFPS одговара за доставената пораката на планот на летање со Оперативни Пораки за одговор (ORM) (ACK - порака за потврдување, MAN - поправени пораки, REJ - одземени пораки) означувајќи му го на оригинаторот на пораката статусот примената порака.

IFPS е единствен извор за дистрибуција на IFR/GAT податоци за планови за летање до ATS Единиците во IFPS Зоната. Како додаток, IFPS обезбедува прецизни податоци за планови на летање до CFMU TACT, претходно барање за ATFM операциите и доделување на слот.

#### 1.10.4 IFPS - The Integrated initial Flight plan Processing System

The IFPS is designed to improve the reception, processing and delivery of IFR/GAT flight plan data within the area covered by the participating States, known as the IFPS zone.

The IFPS, element of the Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) is built up for back-up reasons by two units. IFPS Unit 1 (IFPU1) is located in the CFMU premises at Haren (Brussels), IFPU2 at the Eurocontrol centre in Bretigny (Paris).

The IFPS performs message processing of IFR/GAT flights based on individual and Repetitive flight PLans (RPL). It processes the IFR part of mixed IFR/VFR flight plans and the GAT part of mixed OAT/GAT flight plans when these occur within the IFPS zone.

The IFPS responds to flight plan message submission through Operational Reply Messages (ORM) (ACK = Acknowledge message, MAN = MANUAL message, REJ = REJECT message), indicating to the message originator the status of the processing of a received message.

The IFPS is the sole source for the distribution of IFR/GAT flight plan data to ATS Units within the IFPS Zone. In addition, the IFPS provides accurate flight plan data to the CFMU TACT, a prerequisite for the ATFM operations and slot allocation.

## 1.10.5 IFPS зони

## 1.10.5 IFPS zone

STATE	FIR/UIR	ICAO	STATE	FIR/UIR	ICAO
Albania	Tirana	LATI	Luxembourg	Brussels	EBBU
Austria	Wien	LOVV	Macedonia	Skopje	LWSS
Belgium	Brussels	EBBU	Malta	Malta	LMMM
Bulgaria	Sofia	LBSR	Monaco	Marseille	LFMM
	Varna	LBWR	Netherlands	Amsterdam	EHAA
Croatia	Zagreb	LDZO	Norway	Bodo	ENBD
Cyprus	Nicosia	LCCC		Bodo Oceanic	ENOB
Czech Republic	Praha	LKAA		Oslo	ENOS
Denmark	Copenhagen	EKDK		Stavanger	ENSV
Finland	Rovaniemi	EFPS		Trondheim	ENTR
	Tampere	EFES	Poland	Warsaw	EPRL
France	Bordeaux	LFBB	Portugal	Lisabon	LPCC
	Brest	LFRR	Romania	Bucuresti	LRBB
	Marseilles	LFMM	Slovakia	Bratislava	LZBB
	Paris	LFFF	Slovenia	Ljubljana	LJLA
	Reims	LFEE	Spain	Barcelona	LECB
Germany	Berlin	EDEB		Canarias	GCCC
	Bremen	EDWW		Madrid	LECM
	Dusseldorf	EDLL	Sweden	Malmo	ESMM
	Frankfurt	EDFF		Stockholm	ESOS
	Hannover	EDDV		Sundsvall	ESUN
	Munchen	EDMM	Switzerland	Switzerland	LSAS
Rhein	EDDU	Turkey	Ankara	LTAA	
Greece	Athens		LGGG	Istanbul	LTBB
Hungary	Budapest	LHCC	United Kingdom	London	EGTT
Ireland	Dublin	EIDW		Scottish	EGPX
	Shannon	EISN	Yugoslavia	Belgrade	LYBA
	Sota	EISN			
Italy	Brindisi	LIBB			
	Milano	LIMM			
	Roma	LIRR			

### 1.10.6 Барања за пополнување IFR план на летање

Планот на летање треба да се поднесе пред започнувањето на летот за:

- a) Било кој лет или дел од летот треба да се обезбеди со службата на контрола на летање, освен за VFR летови во контролираните области одобрени од соодветните АТС единици;
- б) Било кој лет преку меѓународните граници

Освен ако валиден план на летање не е примен или потврден од IFPS, барањето за да се пополни план за IFR лет кој ќе оперира во IFPS зоната не е исполнето.

За летовите кои се обавуваат на повеќе делови од патот, дури и ако никакво слетување не е планирано на попатен аеродром (на пр. школски и летови за обука), секој дел од патот се смета како различен лет и затоа мора да се пополнат одделни планови на летање.

Документот на ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc. 7030/4-EUR) ги содржи условите за планирање на лет во EUR RVSM а со кои се прецизира пополнување на формуларот на ICAO за план на лет и на збирниот план за лет (Repetitive Flight Plan).

Понатаму, кон условите за планирање на лет а кои се наоѓаат во документот на ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc. 7030/4-EUR) се додава и следниот услов

Како дополнување во однос на воените операции, операторите на воздухопловите за гранична контрола или операторите на полициски воздухопловие мора да ја вметнат буквата М во полето 8 од формуларот на ICAO за план на лет.

Ниту еден план на лет кој ќе отстапува од ограничувањата на Државата кои се одредени во Документот за расположливост на рути на движење (RAD) не треба да се пополни преку воздушниот простор на Скопје FIR или Скопје CTA/UTA. Во овој референтен документ кој важи за цела Европа може да се најдат сите правила за користење на воздушниот простор и негова расположливост за Скопје FIR или Скопје CTA/UTA, а сите информации во врска со ова може да се најдат на <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

### 1.10.7 Пополнување и поднесување планови за летање

Плановите на летање и останатите АТС пораки треба да се пополнат во локалното АРО, лично, преку телефон или SITA.

Пополнувањето преку факс е прифатливо само во единични и повремени случаи. За честите поднесувања на планови на летање (на пр. преку комерцијалните оператори) како оригинатори на пораките ќе се користат други соодветни средства.

Плановите на летање пополнети преку Факс треба да бидат потврдени преку телефон веднаш по пренесувањето инаку нема да бидат процесирани.

### 1.10.6 Requirements to file an IFR flight plan

A flight plan shall be submitted prior to operating:

- a) Any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service, except for VFR flights within controlled areas approved by appropriate ATC unit;
- b) any flight across international borders.

Unless a valid flight plan has been received and acknowledged by IFPS, the requirement to file a FPL for an IFR flight intending to operate within the IFPS zone is not fulfilled.

For flights over several legs, even if no landing is planned on an intermediate aerodrome (e.g. school and training flights), each leg is considered as a different flight and therefore separate flight plans must be filed.

The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form and the Repetitive Flight Plan are contained in ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc. 7030/4-EUR).

Furthermore, the following requirement is in addition to the flight planning requirements contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc. 7030/4-EUR):

In addition to military operations, operators of customs or police aircraft shall insert the letter M in item 8 of the ICAO Flight Plan Form.

No flight plans shall be filed via the airspace of Skopje FIR or Skopje CTA/UTA deviating from the State restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilisation rules and availability for Skopje FIR or Skopje CTA/UTA and any reference to them shall be made via <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

### 1.10.7 Filing and submission of flight plans

Flight plans and associated АТС messages shall be filed at the local АРО in person or through telephone or SITA.

Filing via FAX is acceptable for individual and occasional cases only. For frequent submission of flight plans e.g. by commercial operators) message originators shall use other appropriate means.

Flight plans filed via FAX have to be confirmed by telephone immediately after transmission, otherwise they will not be processed.

IFR плановите за летање треба да се поднесат најмалку 60 минути пред заминувањето.

За летовите кои би требало да подлежат на ATFM мерките, плановите за летање треба да се поднесат најмалку 3 часа пред ЕОБТ. Авиопревозниците кои заминуваат од Македонија треба да го сметаат нивниот лет како предмет на ATFM мерките.

VFR плановите за летање треба да бидат поднесени истиот ден кога е и летот, освен за дестинациите за кои е потребно порано поднесување на истите.

VFR плановите за летање треба да се пополнат пред полетувањето.

#### 1.10.7.1 План за летање - полиња 15 и 18

##### 1.10.7.1.1 Датум на лет

IFR план на летање може да се поднесе повеќе од 24 часа пред ЕОБТ (максимум 48 часа), со тоа што датумот на летот да се напише во точка 18, во формат DOF/yyymmdd, на пр. DOF/960328f или 28-ми Март 1996.

##### 1.10.7.1.2 Рута

За лет кој заминува во IFPS Зоната, првата точка на рутата треба да биде:

- a) ако аеродромот на полетување е лоциран на, или е поврзан со ATS рутата, десигнаторот на првата ATS рута,
- b) ако аеродромот на полетување не е на, или не е поврзан со ATS рутата, се ставаат буквите DCT следени со точките на поврзување на првата ATS рута, следени со десигнаторот на ATS рутата

**Забелешка:** Не ги вметнувајте SID и STAR имињата. Вметнете ја последната точка од SID како прва - и последната точка од STAR (почетно приодно средство) како последен десигнатор на рутата.

#### 1.10.8 Валидност на IFPS планот за летање

Одговорноста за валидност и прифаќање на пораките за плановите на летање испратени до IFPS се испраќа до Еуроконтрол CFMU.

Оперативните Пораки со Одговор (ORM) се користат од IFPS за да му се означи на оригинаторот на пораките приемот и статусот на процесирање на пораката. Тие се враќаат назад до индикаторот на оригинаторот на оригиналната порака.

За плановите за летање пополнети преку телефон или факс, се користи оригинатор индикатор на аеродромот на полетување, релевантниот ORM ќе биде достапен на AAU на аеродромот на заминување.

Кога IFPS е во можност од планот за летање да го одреди соодветниот АО (т.е. ICAO десигнатор од три букви во точка 18 OPR или точка 7 ИДЕНТИФИКАЦИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВ) и адресата е присутна во CFMU база на податоци, истиот ORM се испраќа до АО исто така, освен ако АО бил оригинатор на соодветната порака.

IFR flight plans shall be submitted at least 60 minutes before departure.

For flights likely to be subject to ATFM measures, flight plans shall be submitted at least 3 hours before EOBТ. Aircraft operators departing from within Macedonia shall assume their flight is subject to ATFM measures

VFR flight plans shall only be submitted for the current day, except for destinations where an earlier submission is explicitly required.

VFR flight plans shall be filed before departure.

#### 1.10.7.1 Flight plan - fields 15 and 18

##### 1.10.7.1.1 Date of flight

An IFR flight plan may be submitted more than 24 hours in advance of the EOBТ (maximum 48 hours), provided the date of flight is given in item 18 of the flight plan in the format DOF/yyymmdd, e.g. DOF/960328f or 28th March 1996.

##### 1.10.7.1.2 Route

For flight departing within the IFPS Zone the first item in the route should be:

- a) if the departure aerodrome is located on, or connected to the ATS route, the designator of the first ATS route,
- b) if the departure aerodrome is not on, or connected to the ATS route, the letters DCT followed by the point of joining the first ATS route, followed by the designator of the ATS route

**Note:** Do not insert SID and STAR names. Insert the last point of the SID as the first - and the last point of the STAR (initial approach fix) as the last designator of the route.

#### 1.10.8 IFPS flight plan validation

The responsibility for the validation and acceptance of flight plan messages sent to the IFPS is delegated to the Eurocontrol CFMU.

Operational Reply Messages (ORM) are used by IFPS to indicate to the message originator the reception and status of processing of a message. They are sent back to the originator indicator of the original message.

As for flight plans filed by telephone or FAX, the originator indicator of the aerodrome of departure is used, the relevant ORM will be available at the AAU of the aerodrome of departure.

Where the IFPS is able to determine from the flight plan the AO concerned (i.e. ICAO three letter designator in item 18 OPR or item 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION), and the address is present in the CFMU environment database, the same ORM is sent to the AO as well, except if the AO was the originator of the message in question.

Постојат три вида на Оперативни Пораки со Одговор (ORM) во таканаречениот ADEXP формат.

There are three types of Operational Reply Messages (ORM) in the so called ADEXP format.

ACK	ACKnowledge message	indicates the successful processing
MAN	MANual message	indicates that errors have been detected and the submitted message is awaiting manual processing by an IFPS operator. An ACK or REJ will follow.
REJ	REJect message	indicates unsuccessful automatic and manual processing. Corrections by IFPS operator cannot be made. The message has to be re-filed in corrected form.

Примери на оперативни одговори можат да се најдат во CFMU прирачникот, IFPS мануел.

Examples of operational replies can be found in the CFMU handbook, IFPS users manual.

Важно е АО да забележи и реагира, каде што е потребно, до ORM примена од IFPS. Важно е тоа дека ако ACK не е примена за план на летање во IFPS зоната, тогаш тој план нема да постои во IFPS, па затоа нема да биде дистрибуиран до соодветните ATS единици. Понатаму податоците за планот на летање нема да бидат достапни на CFMU - TACT системот и нема да се користат за целите на AFTM. Ова може да доведе до големо доцнење на соодветниот лет.

It is essential that AO take note and react, where necessary, to the ORM received from the IFPS. In particular it should be noted that unless an ACK is received in respect of a particular flight plan filed within the IFPS zone, then that plan will not exist within IFPS and will therefore not be distributed to the relevant ATS units. Furthermore the flight plan data will not be available at the CFMU-TACT system and will not be considered for AFTM purposes. This could result in a large delay to the flight concerned.

Било кои Оперативни Пораки за Одговор (ORM) примени во ARO се чуваат достапни за АО, меѓутоа тие самите се одговорни за собирање такви пораки.

Any Operational Reply Messages (ORM) received at an ARO are kept available for AO, however, they are responsible for collecting any such messages at their discretion.

Ако е примена MAN порака следена со ACK порака која го содржи валидниот план на летање, проверката на текстот ќе ги покаже корекциите направени од IFPS операторот за да може да го направи прифатлив. Капетанот треба да биде свесен за ваквата модификација и да земе предвид дека сите ATS единици кои се во врска со тој лет ќе го примат истиот модифициран податок.

If a MAN message is received followed by an ACK message containing the validated flight plan, an examination of the text will reveal any corrections made by the IFPS operator in order to make it acceptable. The pilot-in-command shall be aware of such modification and take into account that all ATS units concerned with that flight will have received the same modified data.

### 1.10.9 Збирен план на летање

### 1.10.9 Repetitive flight plan

Збирен план на летање (RPL) ќе се користи за IFR летови кои оперираат во ист ден (денови) во последователни недели и најмалку десет пати или секој ден во период од најмалку десет дена еден по друг.

A repetitive flight plan (RPL) shall be used for IFR flights operated on the same day(s) of consecutive weeks and on at least ten occasions or every day over a period of at least ten consecutive days.

Употребата на збирен план на летање (RPL) треба да биде во согласност со ICAO DOC 4444-RAC/501

The use of repetitive flight plans (RPL) shall be in accordance with ICAO DOC 4444-RAC/501

RPL може да се пополни за не повеќе од една планирана сезона за летање.

RPL may be filed for not more than one flight plan season

#### 1.10.9.1 Доставување на RPL до CFMU

#### 1.10.9.1 RPL submission to CFMU

Еуроконтрол ја презема целата одговорност за примање, процесирање и дистрибуција на RPL - податоците во рамките на IFPS зоната. Барањата и процедурите се содржани во IFPS мануелот од CFMU - Прирачникот.

Eurocontrol will assume full responsibility for reception, processing and distribution of RPL - data within the IFPS zone. The requirements and procedures are contained in the IFPS users manual part of the CFMU - Handbook.

## Поштенска адреса

Eurocontrol CFMU  
FDO - RPL Team  
Rue de la Fusee, 96  
B - 1130 Bruxelles  
Belgique

Телефон: + 32 2 729 98 47

Факс: + 32 2 729 90 42

SITA: BRUER7X

RPL за летови кои влегуваат во IFPS зоната но кои имаат дел од рутата надвор од зоната треба да продолжат да бидат следени од Еуроконтрол, паралелно со националните власти на оние надворешни земји во согласност со постоечките процедури.

**1.10.9.2** Време потребно за испраќање

Почетното време од RPL листите и нивните амандмани мора да биде применено најдоцна 21 ден пред предвидениот прв лет.

Перманентните амандмани на RPL мора да бидат примени најдоцна 14 дена пред првиот извршен лет.

Онаму каде што е неизбежно доцнењето поднесување, периодот се до времето потребно за испраќање, треба да се покрие со пополнување на индивидуални планови на летање.

**1.10.9.3** Формат и Посредници

RPL листите и амандманите треба да бидат поднесени до IFPS во IFPS RPL формат на магнетна дискета или со копирање на хард дискот во ICAO формат.

За македонската RPL служба, посредувањето погодно за електронско процесирање на податоците може да биде прифатено само после координација со RPL Службата.

**1.10.10** Промена на поднесен план на летање**1.10.10.1** Процедура за замена на план на летање

Процедурата за замена на планот на летање е применлива за сите летови кои подлежат на ATFM.

Кога збиен план на летање (RPL) или поединачен план на летање (FPL) се пополнети и во фазата пред полетување (т.е во време од 4 часа од EOBТ, но не подоцна од 30 минути пред EOBТ), селектирана е алтернативна рута помеѓу истите аеродроми на заминување и пристигнување, операторот или пилотот треба да:

- a) достават порака за поништување (CNL) која ќе биде трансмитирана со приоритет DD до сите адреси соодветно претходниот план за летање; и да
- b) пополнат променет план на летање, во форма на FPL, кој ќе биде трансмитиран за не помалку од 5 минути по CNL и не пред да биде примена од IFPS ACK кон CNL пораката.

## Postal Address:

Eurocontrol CFMU  
FDO - RPL Team  
Rue de la Fusee, 96  
B - 1130 Bruxelles  
Belgique

Phone: + 32 2 729 98 47

Fax: + 32 2 729 90 42

SITA: BRUER7X

RPL for flight affecting the IFPS zone but which have a route portion outside the zone shall continue to be filed with Eurocontrol in parallel to the national authorities of those external states in accordance with existing procedures.

**1.10.9.2** Lead times

Initial submission of RPL listings must be received not later than 21 days before the intended first flight.

Permanent amendments of RPL must be received not later than 14 days prior to the first affected flight.

Where late submission is unavoidable, the period until reaching the required lead times shall be covered filing individual flight plans.

**1.10.9.3** Format and Media

RPL listings and amendments should be submitted to IFPS in the preferred IFPS RPL format on magnetic diskette or using hardcopy forms in the ICAO format.

For the Macedonian RPL Office media suitable for electronic data processing can only be accepted after coordination with RPL Office.

**1.10.10** Changes to the submitted flight plan**1.10.10.1** Replacement flight plan procedure

The replacement flight plan procedure is applicable for flights subject to ATFM.

When a Repetitive flight PPlan (RPL) or an individual Flight PPlan (FPL) has been filed and, in the pre-flight stage (i.e. within 4 hours of EOBТ, but not later than 30 minutes before EOBТ), an alternative routing is selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

- a) submit a cancellation message (CNL) which shall be transmitted with the priority "DD" to all addresses concerned by the previous flight plan; and
- b) file a replacement flight plan in the form of a FPL, which shall be transmitted not less than 5 minutes after the CNL and not before the ACKnowledgement to the CNL message is received from IFPS.

Променетиот план на летањ треба да ја содржи помеѓу останатото и оригиналната идентификација (позивен знак), комплетната нова рута во точка 15 и како прв елемент во точка 18, ознаката RFP/Qn, кадешто:

**RFP** означува променет план на летање

**n** се однесува на последователните броеви на променетиот план на летање за конкретниот лет; на пр. 1-от променет план на летање: RFP/01, 2-от променет план на летање: RFP/02 и тн.

#### 1.10.11 Порака за модификација CHG

Одредени клучни полиња во планот на летање на можат да бидат модифицирани со CHG порака во IFPS, затоа што тие се користат за поврзување на пораката.

Непроменливи полиња се следниве:

- Идентификација на воздухоплов,
- Аеродром на заминување,
- Аеродром на пристигнување
- Предвидено време на полетување (EOBT),
- Предвиден датум на полетување (кога е означен во пораката)

Да се промени едно од горе наведените полиња (освен со средства за DLA на EOBT) неопходно е да се поништи оригиналниот план на летање и повторно да се пополни план на летање кој ги содржи корегираниите податоци. RFP процедурата нема да се користи за вакви промени.

Иако план на летање може да биде пополнет до 48 часа однапред, RPL податоците се достапни на IFPS само 20 часа пред EOBT. Ова треба да биде земено предвид, кога се пополнува модификацијата која се однесува на RPL. Ако не се обрне внимание може да дојде до неуспешно или погрешно поврзување.

#### 1.10.12 Порака за задоцнување DLA

Секое задоцнување до 20 часа може да биде означено со DLA порака, но за "негативно задоцнување" т.е. нов EOBT кој е порано од оригиналниот EOBT даден во планот на летање, не треба да се користи DLA порака.

DLA пораки не треба да се испраќаат до IFPS да го означат доцнењето предизвикано со добивање порака за доделување на слот

За летови кои не подлежат на ATFM, за доцнењето за повеќе од 30 минути треба да биде доставена DLA порака. За промена на EOBT за време порано од оригиналното, треба да биде пополнета CNL порака, следена 5 минути подоцна со нов план на летање. Процедурата за замена на планот на летање нема да се користи.

За летови кои подлежат на ATFM, а за кои не е примена порака за слот, за било какви промени на EOBT за повеќе од 15 минути треба да се достави DLA порака.

The replacement flight plan shall contain inter alia the original identification (call sign), the complete new route in item 15 and, as the first element in item 18, the indication "RFP/Qn", whereas:

**RFP** signifies "Replacement Flight Plan",

**n** corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight; e.g. 1st replacement flight plan: "RFP/01", 2nd replacement flight plan: "RFP/02" etc.

#### 1.10.11 Modification message CHG

Certain key fields within a flight plan cannot be modified by a CHG message within IFPS as they are used for message association.

These non-changeable fields are:

- Aircraft identification,
- Aerodrome of departure,
- Aerodrome of destination,
- Estimated Off-Block Time (EOBT),
- Estimated off-block date (when present in the message)

To change one of the above fields (except by means of a DLA to the EOBT) it is necessary to cancel the original flight plan and to refile a flight plan containing the corrected data. The RFP procedure shall not be used for such changes.

Although a flight plan may be filed up to 48 hours in advance, RPL data is available in the IFPS as of 20 hours before EOBT only. This has to be taken into account, when a modification relating to a RPL is filed. Non-observance could lead to failed or mismatched association.

#### 1.10.12 Delay message DLA

Any delay of up to 20 hours can be indicated with a DLA message, but for a "negative delay", i.e. a new EOBT which is earlier than the original EOBT given in the flight plan, a DLA message shall not be used.

DLA messages should not be sent to IFPS to indicate a delay caused by the reception of a slot allocation message.

For flights not subject to ATFM, delays in excess of 30 minutes shall be communicated with a DLA message. To amend the EOBT to an earlier time, a CNL message shall be filed, followed 5 minutes later by a new flight plan. The replacement flight plan procedure shall not be used.

For flights subject to ATFM, and where a slot message is not yet received, any changes to the EOBT of more than 15 minutes shall be communicated with a DLA message.



**Забелешка:** Пораките за доделување на слот се издаваат 2 часа пред ЕОБТ.

Процедурите кои треба да се следат се истите како за летовите кои не подлежат на АТФМ.

За летови на кои веќе им бил доделен слот, се применуваат релевантните АТФМ процедури. Детални информации може да се најдат во CFMU прирачникот.

#### 1.10.13 Пораки за заминување DEP

Македонските Воздухопловни Навигациски служби нема да проследуваат пораки за заминување за контролирани IFR летови, освен на барање.

Релевантните барања треба да бидат поднесени до компетентната АТС единица или означени на пораките за планови на летање.

#### 1.10.14 Промена на збирните планови на летање

Промените од перманентна природа вклучувајќи ги и новите летови и поништувањето или модификацијата на важуките летови треба да биде поднесено во форма на листи со амандмани согласно одредбите од 1.10.9.

Инцидентните промени што се однесуваат на типот на воздухопловот, ЕОБТ, брзината и/или нивото на крстарење треба да се достават за секој поединечен лет не подоцна од 30 минути пред ЕОБТ согласно 1.10.11 и 1.10.12.

Инцидентните промени што се однесуваат на рутата може само да бидат доставени со процедурата за замена на планот на летање (1.10.10.1), за да се задоволат релевантните услови

Во сите други случаи на инцидентна промена, RPL треба да се поништат за соодветниот ден и треба да се пополни поединечен план на летање.

#### 1.10.15 IFPS полноважност

Полноважноста на пораките од IFPS кои се во врска со планот на летање е иста како за плановите на летање.

**Note:** Slot allocation messages are issued 2 hours prior to the EOBТ.

The procedures to be followed are the same as for flights not subject to АТФМ.

For flights being already allocated a slot, the relevant АТФМ procedures apply. Detailed information can be found in the CFMU handbook.

#### 1.10.13 Departure message DEP

The Macedonian air navigation services will not transmit departure messages for controlled IFR flights except when requested.

Relevant requests should be submitted to the competent АТS unit or notified on the flight plan messages

#### 1.10.14 Changes to Repetitive flight PLans (RPL)

Changes of a permanent nature involving the inclusion of new flights and the deletion or modification of currently listed flights shall be submitted in the form of amendment listings in accordance with the provisions of § 1.10.9.

Incidental changes concerning aircraft type, EOBТ, speed and/or cruising level shall be notified for each individual flight not later than 30 minutes before EOBТ in accordance with § 1.10.11 and 1.10.12

Incidental changes concerning the route only may be notified through the replacement flight plan procedure (§ 1.10.10.1), provided the relevant conditions are met.

In all other cases of an incidental change, the RPL shall be cancelled for the day concerned and an individual flight plan shall be filed.

#### 1.10.15 IFPS validation

The validation of the flight plan associated messages by the IFPS is the same as for flight plans .

INTENTIONALLY LEFT BLANK

## ENR 3.3 Радио навигациони рути

## ENR 3.3 Area navigation routes

## 3.3.1 Долни рути за просторна навигација

## 3.3.1 Lower area navigation routes

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>L603</b> (RNAV 5)						
▲ OLOTA (FIR BDRY) 42 13 48N 021 37 00E						KFOR Sector Skopje ACC
	131°	75.5	<u>FL245</u> 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ RUGAS (FIR BDRY) 41 19 46N 022 47 29E						Skopje ACC Makedonia ACC
<b>L608</b> (RNAV 5)						
▲ DISOR (FIR BDRY) 41 14 50N 022 45 30E						Makedonia ACC Skopje ACC
	308°	82.1	<u>FL245</u> 11000 FT ALT	C, D	EVEN ↓	Skopje ACC
▲ LONTA (FIR BDRY) 42 09 34N 021 23 50E						Skopje ACC KFOR Sector
<b>L616</b> (RNAV 5)						
▲ KOGAT (FIR BDRY) 42 06 45N 021 03 20E						KFOR Sector Skopje ACC
	165°	75.4	<u>FL245</u> 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ BITLA (FIR BDRY) 40 52 32N 021 21 29E						Skopje ACC Makedonia ACC

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>L617</b> (RNAV 5)						
▲ RAXAD (FIR BDRY) 42 18 30N 022 14 34E						Beograd ACC Skopje ACC
	166° 346°	71.8	FL245 11000 FT ALT	C,D	ODD ↓  ↑ EVEN	Skopje ACC
▲ MAKED (FIR BDRY) 41 07 45N 022 31 00E						Makedonia ACC
Availability: RAXAD - MAKED: H24 MAKED - RAXAD: 2200 - 0400						
<b>L737</b> (RNAV 5)						
▲ KOGAT (FIR BDRY) 42 06 45N 021 03 20E						KFOR Sector Skopje ACC
	133°	78	FL245 11000 FT ALT	C,D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ ERANA (FIR BDRY) 41 09 48N 022 14 22E						Makedonia ACC
<b>M22</b> (RNAV 5)						
▲ DOBAR (FIR BDRY) 41 19 58N 020 29 41E						Tirana ACC Skopje ACC
	99°	66.2	FL245 11000 FT ALT	C,D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ TALAS (FIR BDRY) 41 04 36N 021 55 00E						Makedonia ACC

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>M749</b> (RNAV 5)						
▲ TALAS (FIR BDRY) 41 04 36N 021 55 00E						Makedonia ACC
	336°	69	FL245 11000 FT ALT	C, D	EVEN ↓	Skopje ACC
▲ LONTA (FIR BDRY) 42 09 34N 021 23 50E						Skopje ACC
						KFOR Sector
<b>M867</b> (RNAV 5)						
▲ KOGAT (FIR BDRY) 42 06 45N 021 03 20E						KFOR Sector
	120°	92.5	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ DISOR (FIR BDRY) 41 14 50N 022 45 30E						Skopje ACC
						Makedonia ACC
<b>N128</b> (RNAV 5)						
▲ RUGAS (FIR BDRY) 41 19 46N 022 47 29E						Makedonia ACC
	$\frac{330^\circ}{150^\circ}$	43.5			EVEN ↓	Skopje ACC
▲ SINKO VOR/DME (SIN) 41 58 51N 022 21 56E			FL245 9000 FT ALT	C, D		
	$\frac{340^\circ}{160^\circ}$	20.4			↑ ODD	Skopje ACC
▲ RAXAD (FIR BDRY) 42 18 30N 022 14 34E						Beograd ACC

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>N130</b> (RNAV 5)						
▲ MAVAR (FIR BDRY) 41 40 12N 020 31 48E						Tirana ACC Skopje ACC
	115° 296°	72	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓  ↑ EVEN	Skopje ACC
▲ TALAS (FIR BDRY) 41 04 36N 021 55 00E						Makedonia ACC
<b>N132</b> (RNAV 5)						
▲ MAVAR (FIR BDRY) 41 40 12N 020 31 48E						Tirana ACC Skopje ACC
	138°	60.6	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ BITLA (FIR BDRY) 40 52 32N 021 21 29E						Makedonia ACC
<b>N137</b> (RNAV 5)						
▲ DOBAR (FIR BDRY) 41 19 58N 020 29 41E						KFOR Sector Skopje ACC
	121°	47.8	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ BITLA (FIR BDRY) 40 52 32N 021 21 29E						Makedonia ACC

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>N140*</b> (RNAV 5)						
▲ RAXAD (FIR BDRY) 42 18 30N 022 14 34E						Beograd ACC
	187° 007°	33.1	FL245 11000 FT ALT	C, D	EVEN ↓  ↑ ODD	Skopje ACC
△ NASKO 41 46 01N 022 05 52E						
	187°	42.2			EVEN ↓	Skopje ACC
▲ TALAS (FIR BDRY) 41 04 36N 021 55 00E						Makedonia ACC
* The AWY N140 will be available only in case of unavailability of Kosovo airspace. See ENR 6.1-1 chart LOWER ATS ROUTES.						
<b>N141</b> (RNAV 5)						
▲ DOBAR (FIR BDRY) 41 19 58N 020 29 41E						Tirana ACC
	088°	102.5	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ DISOR (FIR BDRY) 41 14 50N 022 45 30E						Skopje ACC
						Makedonia ACC
<b>N146</b> (RNAV 5)						
▲ BEKVA (FIR BDRY) 40 58 04N 021 41 42E						Makedonia ACC
	306°	68.7	FL245 11000 FT ALT	C, D	EVEN ↓	Skopje ACC
▲ MAVAR (FIR BDRY) 41 40 12N 020 31 48E						Skopje ACC
						Tirana ACC

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>N731</b> (RNAV 5)						
▲ LETNI (FIR BDRY) 42 05 49N 022 36 21E						Makedonia ACC
	214°	92.4	FL245 11000 FT ALT	C, D	EVEN ↓	Skopje ACC
▲ BITLA (FIR BDRY) 40 52 32N 021 21 29E						Skopje ACC
						Sofia ACC
<b>P20</b> (RNAV 5)						
▲ MAKED (FIR BDRY) 41 07 45N 022 31 00E						Makedonia ACC
	317°	79.7	FL245 11000 FT ALT	C, D	EVEN ↓	Skopje ACC
▲ LONTA (FIR BDRY) 42 09 34N 021 23 50E						Skopje ACC
						KFOR Sector
<b>P36</b> (RNAV 5)						
▲ MAKED (FIR BDRY) 41 07 45N 022 31 00E						Makedonia ACC
△ NEGOT 41 19 12N 022 23 32E	330°	12.8	FL245 11000 FT ALT	C, D	EVEN ↓	Skopje ACC
		29.9				
△ NASKO 41 46 01N 022 05 52E	007° 187°	33.1			ODD ↓ ↑ EVEN	Skopje ACC
▲ RAXAD (FIR BDRY) 42 18 30N 022 14 34E						Beograd ACC



Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>P92</b> (RNAV 5)						
▲ MAVAR (FIR BDRY) 41 40 12N 020 31 48E  △ GOSTI 41 48 42N 021 06 30E  △ BUREK 41 49 56N 021 11 49E  ▲ SKOPJE VOR/DME (SKJ) 41 56 06N 021 37 50E  ▲ LETNI (FIR BDRY) 42 05 49N 022 36 21E						Tirana ACC
					ODD ↓	Skopje ACC
	068° 248°	27.3	FL245 11000 FT ALT	C, D	↑ EVEN	
	069° 249°	4.2				
	068° 249°	20.4				
254°	44.7			↑ EVEN	Skopje ACC	
						Sofia ACC
<b>P127</b> (RNAV 5)						
▲ DOBAR (FIR BDRY) 41 19 58N 020 29 41E  △ NASKO 41 46 01N 022 05 52E  ▲ VELBA (FIR BDRY) 41 58 00N 022 53 00E						Tirana ACC
					ODD ↓	Skopje ACC
	066°	76.8	FL245 11000 FT ALT	C, D		
	067°	37.2				
						Skopje ACC
						Sofia ACC

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>P859</b> (RNAV 5)						
▲ BITLA (FIR BDRY) 40 52 32N 021 21 29E						Makedonia ACC
▲ PRILEP NDB/DME (PEP) 41 20 16N 021 26 55E	$\frac{004^\circ}{184^\circ}$	28	$\frac{FL245}{11000 FT ALT}$	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ LONTA (FIR BDRY) 42 09 34N 021 23 50E	$\frac{353^\circ}{173^\circ}$	49.3			↑ EVEN	Skopje ACC
						KFOR Sector
<b>T197</b> (RNAV 5)						
▲ DOBAR (FIR BDRY) 41 19 58N 020 29 41E						Tirana ACC
△ BUREK 41 49 56N 021 11 49E	042°	43.6	$\frac{FL245}{11000 FT ALT}$	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ XAXAN (FIR BDRY) 42 08 12N 021 19 37E	014°	19.2				Skopje ACC
						Pristina APP
<b>T198</b> (RNAV 5)						
▲ TETOV 41 58 36N 020 59 24E						Skopje ACC
▲ MAVAR (FIR BDRY) 41 40 12N 020 31 48E	224°	27.6	$\frac{FL245}{11000 FT ALT}$	C, D	EVEN ↓	Skopje ACC
						Tirana ACC

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>T214</b> (RNAV 5)						
▲ DOBAR (FIR BDRY) 41 19 58N 020 29 41E  ▲ SINKO VOR/DME (SIN) 41 58 51N 022 21 56E  ▲ LETNI (FIR BDRY) 42 05 49N 022 36 21E	061° 242°	92.7	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Tirana ACC
					233°	12.8
	↑ EVEN	Skopje ACC				
<b>T215</b> (RNAV 5)						
▲ SARAX (FIR BDRY) 42 05 49N 020 53 44E  ▲ SKOPJE VOR/DME (SKJ) 41 56 06N 021 37 50E  ▲ SINKO VOR/DME (SIN) 41 58 51N 022 21 56E  ▲ VELBA (FIR BDRY) 41 58 00N 022 53 00E	102°	34.3	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Pristina APP
	081° 261°	33	FL245 8000 FT ALT		↑ EVEN	Skopje ACC
					ODD ↓	Skopje ACC
	088°	23.2			ODD ↓	

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>T216</b> (RNAV 5)						
▲ DOBAR (FIR BDRY) 41 19 58N 020 29 41E						Tirana ACC Skopje ACC
▲ PRILEP NDB/DME (PEP) 41 20 16N 021 26 55E	085° 266°	43.1	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓  ↑ EVEN	
▲ RAXAD (FIR BDRY) 42 18 30N 022 14 34E	027° 208°	68.2			EVEN ↓  ↑ ODD	Skopje ACC Beograd ACC
<b>T217</b> (RNAV 5)						
▲ SARAX (FIR BDRY) 42 05 49N 020 53 44E						Pristina APP Skopje ACC
△ TETOV 41 58 36N 020 59 24E	146°	8.4	FL245 11000 FT ALT		ODD ↓	
△ GOSTI 41 48 42N 021 06 30E	148°	32.3		C, D		
▲ PRILEP NDB/DME (PEP) 41 20 16N 021 26 55E	122°	26.4	FL245 8500 FT ALT			Skopje ACC Makedonia ACC
▲ TALAS (FIR BDRY) 41 04 36N 021 55 00E						

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>T218</b> (RNAV 5)						
▲ DISOR (FIR BDRY) 41 14 50N 022 45 30E						Makedonia ACC
	305°	65.4	FL245 7500 FT ALT	C, D	EVEN ↓	Skopje ACC
▲ SKOPJE VOR/DME (SKJ) 41 56 06N 021 37 50E	308°	18.2	FL245 10500 FT ALT			Skopje ACC
▲ XAXAN (FIR BDRY) 42 08 12N 021 19 37E						Pristina APP
<b>T261</b> (RNAV 5)						
▲ BITLA (FIR BDRY) 40 52 32N 021 21 29E						Makedonia ACC
	021° 201°	94.7	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓  ↑ EVEN	Skopje ACC
▲ RAXAD (FIR BDRY) 42 18 30N 022 14 34E						Skopje ACC
						Beograd ACC
<b>T262</b> (RNAV 5)						
▲ LETNI (FIR BDRY) 42 05 49N 022 36 21E						Sofia ACC
	193°	58.4	FL245 11000 FT ALT	C, D	EVEN ↓	Skopje ACC
▲ ERANA (FIR BDRY) 41 09 48N 022 14 22E						Skopje ACC
						Makedonia ACC

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>T263</b> (RNAV 5)						
▲ LETNI (FIR BDRY) 42 05 49N 022 36 21E						Sofia ACC
	269°	57.2	FL245 11000 FT ALT	C, D	EVEN ↓	Skopje ACC
▲ XAXAN (FIR BDRY) 42 08 12N 021 19 37E						Skopje ACC
						Pristina APP
<b>T343</b> (RNAV 5)						
▲ BITLA (FIR BDRY) 40 52 32N 021 21 29E						Makedonia ACC
	042°	95	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ VELBA (FIR BDRY) 41 58 00N 022 53 00E						Skopje ACC
						Sofia ACC
<b>T389</b> (RNAV 5)						
△ NASKO 41 46 01N 022 05 52E						Skopje ACC
	166°	36.8	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ ERANA (FIR BDRY) 41 09 48N 022 14 22E						Skopje ACC
						Makedonia ACC

Route name (designator) and significant points	MAG track	Dist NM	Upper Limit Lower Limit	Airspace classification	Direction of flight AVBL LVL	Remarks
<b>Y400</b> (RNAV 5)						
▲ MAVAR (FIR BDRY) 41 40 12N 020 31 48E						Tirana ACC
	099° 281°	86.5			ODD ↓	Skopje ACC
△ NEGOT 41 19 12N 022 23 32E			FL245 11000 FT ALT	C, D		
	101° 281°	17.1			↑ EVEN	Skopje ACC
▲ DISOR (FIR BDRY) 41 14 50N 022 45 30E						Skopje ACC
						Makedonia ACC
<b>Y500</b> (RNAV 5)						
▲ SARAX (FIR BDRY) 42 05 49N 020 53 44E						Pristina APP
	117°	98	FL245 11000 FT ALT	C, D	ODD ↓	Skopje ACC
▲ DISOR (FIR BDRY) 41 14 50N 022 45 30E						Skopje ACC
						Makedonia ACC
<b>Y550</b> (RNAV 5)						
▲ KOGAT (FIR BDRY) 42 06 45N 021 03 20E						KFOR Sector
		18			ODD ↓	Skopje ACC
△ BUREK 41 49 56N 021 11 49E	155°		FL245 11000 FT ALT	C, D		
		31.7				
▲ PRILEP NDB/DME (PEP) 41 20 16N 021 26 55E						Skopje ACC

INTENTIONALLY LEFT BLANK



---

3.3.2	Горни рути за просторна навигација	3.3.2	Upper area navigation routes
█	НЕМА		NIL

INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 4 РАДИО НАВИГАЦИОНИ  
СРЕДСТВА/СИСТЕМИ

## ENR 4 RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEM

## ENR 4.1 Рутни радио навигациони средства

## ENR 4.1 Radio navigation aids - en-route

Station	ID	Frequency (CH)	Hours of operations	Coordinates	ELEV DME antenna	FRA relevance	Remarks
IZDEGLAVJE NDB/DME	IZD	432KHZ (17X)	H24	412034N 0204914E DME 412035N 0204914E	858 M	N/A	Range 50 NM DME Range 25NM Without coverage between 220° CW and 125° (orbit 25NM, H=10000 feet QNH)
OHRID DVOR/DME	OHR	112.50MHZ (72X)	H24	411021N 0204411E	705 M	N/A	Coverage 25 NM
PRILEP NDB/DME	PEP	297KHZ (84Y)	H24	412016N 0212655E	634 M	(A/D) Arrival Departure Point	Range 80 NM On heading 027° (AWY T216) the NDB has a coverage of only 25NM at FL110
SKOPJE VOR/DME	SKJ	112.80MHZ (75X)	H24	455606N 0213750E	240 M	(I) Intermediate Point	Coverage 50 NM
SINKO VOR/DME	SIN	111.45MHZ (51Y)	H24	415851N 0222156E	1186 M	(A/D) Arrival Departure Point	Coverage 60NM/ FL500 Unusable in sector 280° -350° below FL130

INTENTIONALLY LEFT BLANK

## ENR 4.3 Кодирани ознаки за значајни точки

## ENR 4.3 Name-code designator for significant points

Name-code designator	Coordinates	ATS route or other route	FRA Relevance	Remarks/Usage
BEKVA	405604N 0214142E	N146	(E) Entry Point	Entry point for departure LGTS only EVEN FL for entering aircraft
BITLA	405232N 0212129E	L616, N132, N137, N731, P859, T261, T343	(E/X) Entry Exit Point	ODD FL, FL290 or below for entering aircraft ODD FL, FL310 or above for exiting aircraft flying eastbound EVEN FL, FL 320 or below for exiting aircraft flying westbound
BUREK	414956N 0211149E	P92, T197, Y550	(A) Arrival Point	
DISOR	411450N 0224530E	L608, M867, N141, T218, Y400, Y500	(E/X) Entry Exit Point	EVEN FL for entering aircraft ODD FL for exiting aircraft
DOBAR	411958N 0202941E	M22, N137, N141, T197, T214, T216, P127	(E/X) Entry Exit Point	ODD FL for entering aircraft EVEN FL for exiting aircraft
ERANA	410948N 0221422E	L737, T262, T389	(X) Exit Point	ODD FL for exiting aircraft flying eastbound EVEN FL for exiting aircraft flying westbound
GOSTI	414842N 0210630E	P92, T217	(A/D) Arrival Departure Point	
KOGAT	420645N 0210320E	L616, L737, M867, Y550	(E) Entry Point	ODD FL for entering aircraft
KORIV	413515N 0221218E		N/A	
LETNI	420549N 0223621E	N731, P92, T214, T262, T263	(E) Entry Point	EVEN FL for entering aircraft
LONTA	420934N 0212350E	L608, M749, P20, P859	(X) Exit Point	EVEN fl for exiting aircraft
MAKED	410745N 0223100E	L617, P20, P36	(E/X) Entry Exit Point	EVEN FL for entering aircraft ODD FL for exiting aircraft
MAVAR	414012N 0203148E	N130, N132, N146, P92, T198, Y400	(E/X/A) Entry Exit Arrival Point	ODD FL for entering aircraft EVEN FL for exiting aircraft
NASKO	414601N 0220552E	N140, P36, T389, P127	N/A	
NEGOT	411912N 0222332E	P36, Y400	N/A	

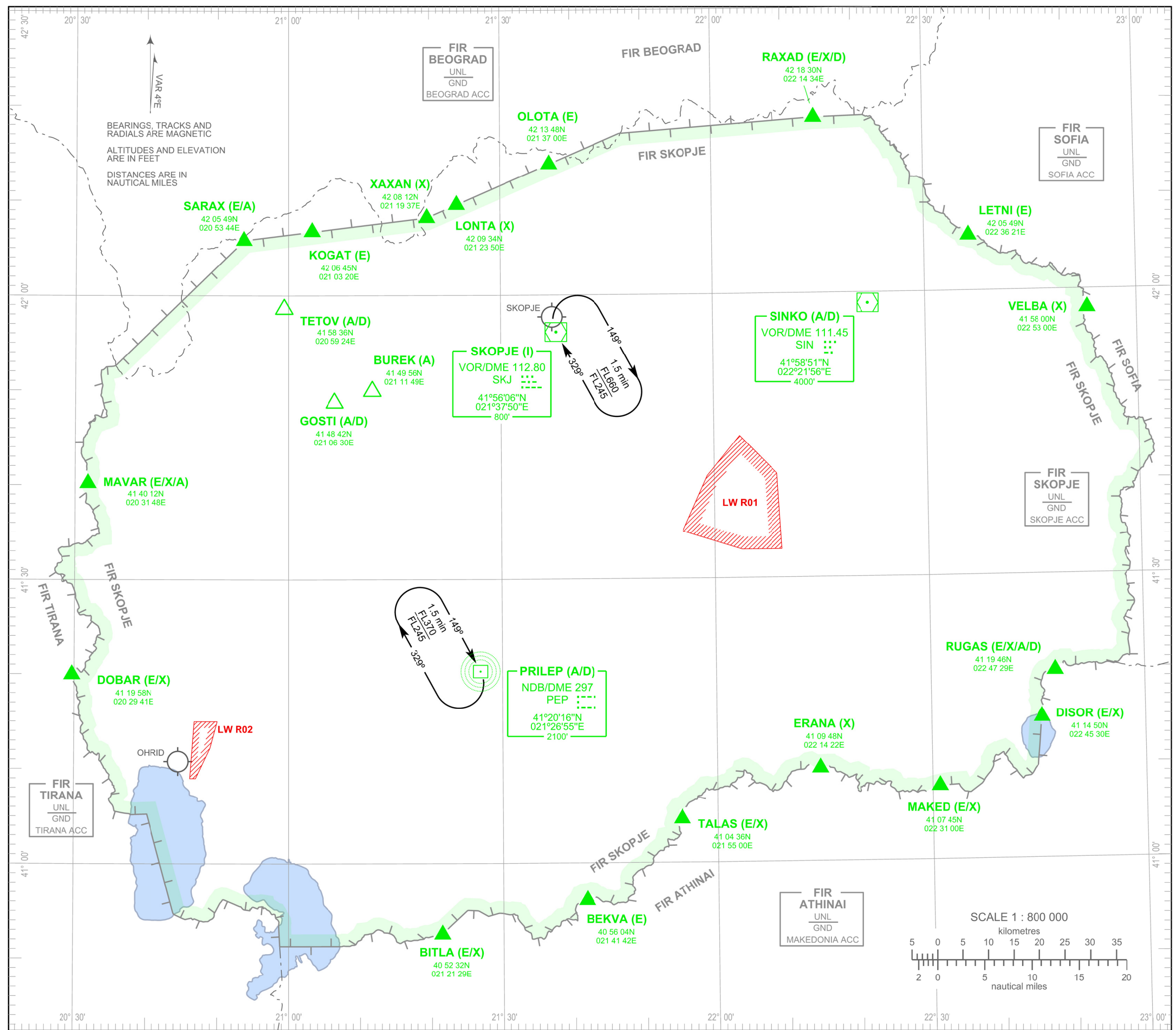
Name-code designator	Coordinates	ATS route or other route	FRA Relevance	Remarks/Usage
OLOTA	421348N 0213700E	L603	(E) Entry Point	ODD FL for entering aircraft
RAXAD	421830N 0221434E	L617, N128, N140, P36, T216, T261	(E/X/D) Entry Exit Departure Point	ODD FL for entering aircraft EVEN FL for exiting aircraft
RUGAS	411946N 0224729E	L603, N128	(E/X/A/D) Entry Exit Arrival Departure Point	EVEN FL for entering aircraft ODD FL for exiting aircraft
SARAX	420549N 0205344E	T215, T217, Y500	(E/A) Entry Arrival Point	Entry point for departure LYPR (BKPR) only EVEN FL for entering aircraft
TALAS	410436N 0215500E	M22, M749, N130, N140, T217	(E/X) Entry Exit Point	EVEN FL for entering aircraft ODD FL for exiting aircraft
TETOV	415836N 0205924E	T198, T217	(A/D) Arrival Departure Point	
TIKVA	412018N 0215524E		N/A	
TUTAM	415646N 0220107E		N/A	
TUXOV	421758N 0220620E		N/A	
UPERO	421700N 0214700E		N/A	
VAROX	405118N 0210719E		N/A	
VELBA	415800N 0225300E	T215, T343, P127	(X) Exit Point	ODD FL for exiting aircraft
XAXAN	420812N 0211937E	T197, T218, T263	(X) Exit Point	Exit point fo Arrival LYPR (BKPR) only ODD FL for exiting aircraft

<b>Aerodrome</b>	
<b>Flight Information Region (FIR)</b>	
<b>FIR boundary</b>	
Name of FIR	FIR SKOPJE
Upper Limit	UNL
Lower Limit	GND
Unit Providing Control Service	SKOPJE ACC
<b>Free Route Airspace (FRA)</b>	
<b>FRA boundary</b>	
<b>FRA relevance of significant points</b>	<p>(E) ENTRY POINT                  (X) EXIT POINT                  (A) ARRIVAL POINT                  (D) DEPARTURE POINT                  (I) INTERMEDIATE POINT</p>
<b>Reporting Point (REP)</b>	<p>Compulsory </p> <p>On request </p>
<b>Restricted Airspace</b>	<p>Identification of Area</p> <p>Nationality Letter</p> <p>P - Prohibited                  R - Restricted                  D - Danger</p> <p></p> <p>LW R02</p>
<b>Radio Navigation Aids (NAVAID)</b>	<p>Non - directional Radio Beacon (NDB) </p> <p>Co - located VOR and DME Navigation Aids (VOR/DME) </p>
<b>Identification for Radio Navigation Aids (NAVAID)</b>	<p>Name</p> <p>NAVAID, Frequency, Identification or Call Sign</p> <p>Geographical Coordinates</p> <p>SKOPJE                  VOR/DME 112.80                  SKJ                  41°56'05.99"N                  021°37'50.49"E</p>

**FIR SKOPJE - FREE ROUTE AIRSPACE**

**ENROUTE CHART - ICAO**

**UPPER AIRSPACE FL245 / FL660**



INTENTIONALLY LEFT BLANK



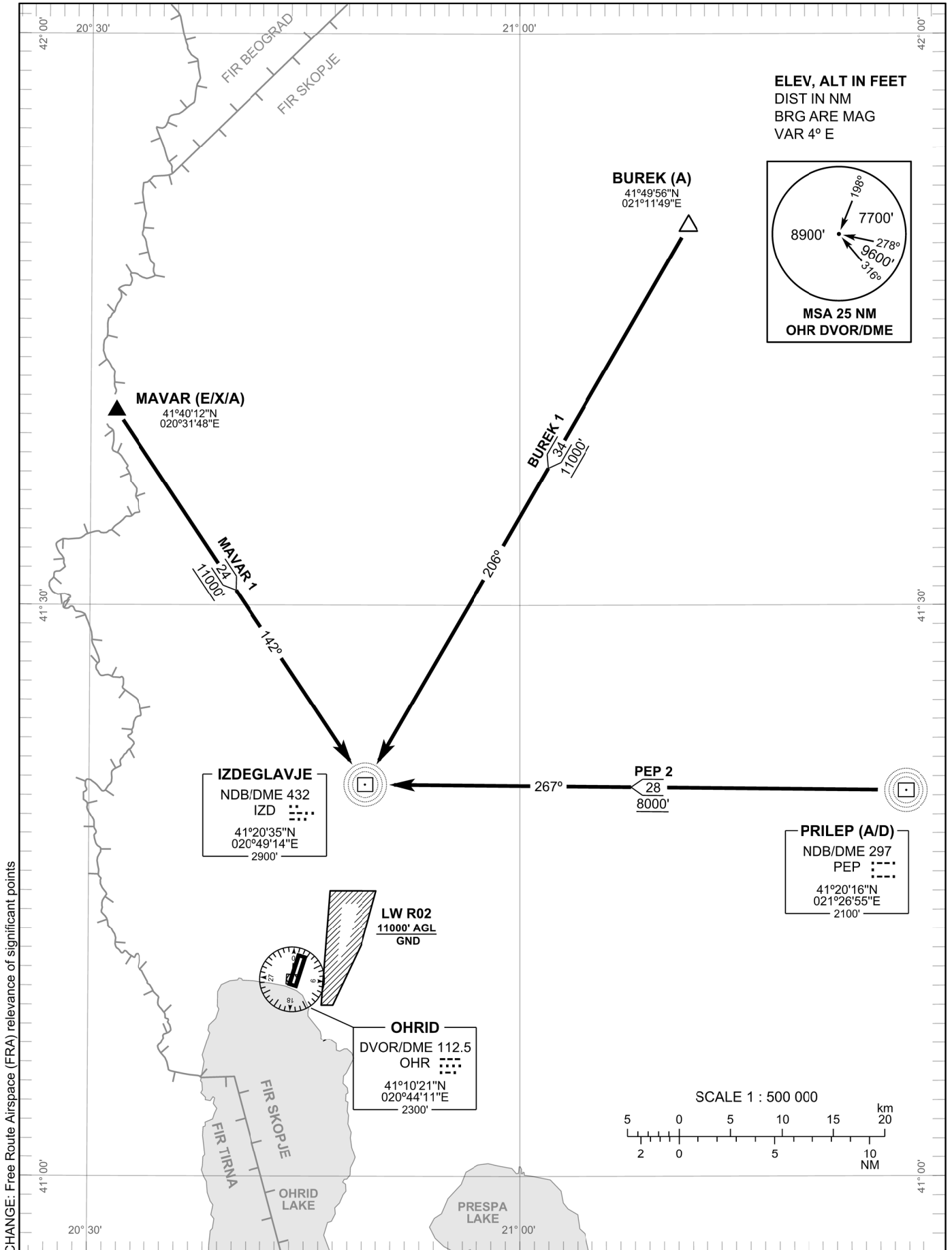
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 11000'

APP 119.200 TWR 119.200

OHRID / St. Paul the Apostle (LWOH)

BUREK 1 MAVAR 1 PEP 2



CHANGE: Free Route Airspace (FRA) relevance of significant points

INTENTIONALLY LEFT BLANK

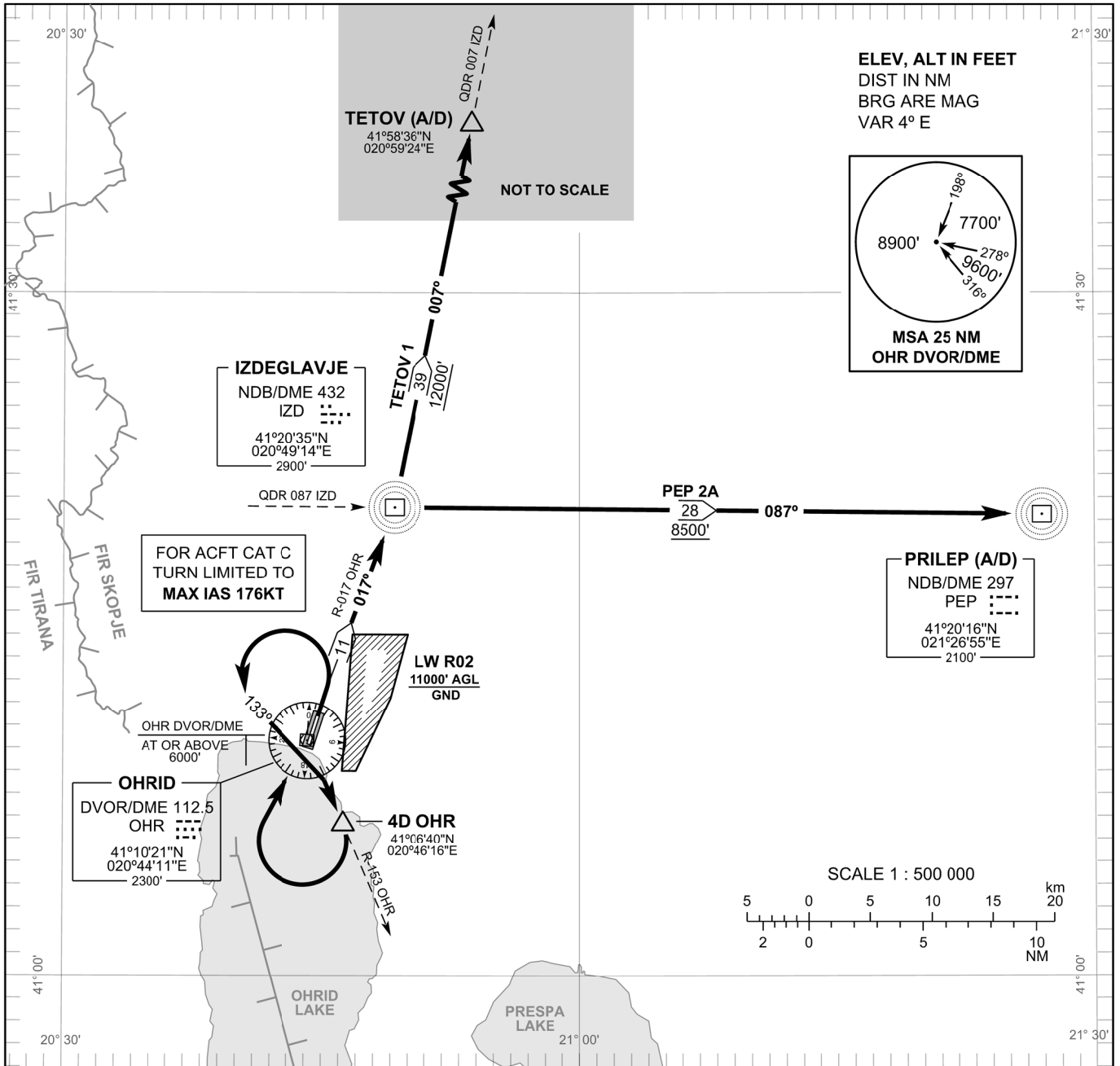
**STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE  
11000'

APP 119.200  
TWR 119.200

**OHRID / St. Paul the Apostle (LWOH)  
RWY 01  
ACFT CAT A, B, C**

TETOV 1 PEP 2A



CHANGE: Free Route Airspace (FRA) relevance of significant points

<p><b>PEP 2A</b></p>	<p>CLIMB GRADIENT 4.93% (300 ft/NM). PEP TWO ALFA DEPARTURE: Climb straight ahead. At 2690 ft turn LEFT 133° heading, intercept R-153 OHR DVOR/DME. At 4D OHR turn RIGHT inbound OHR DVOR/DME. Cross OHR DVOR/DME at or above 6000 ft. Proceed on R-017 OHR to IZD NDB/DME. Follow QDR 087° IZD NDB/DME inbound PEP NDB/DME.</p>
<p><b>TETOV 1</b></p>	<p>CLIMB GRADIENT 4.93% (300 ft/NM). TETOV ONE DEPARTURE: Climb straight ahead. At 2690 ft turn LEFT 133° heading, intercept R-153 OHR DVOR/DME. At 4D OHR turn RIGHT inbound OHR DVOR/DME. Cross OHR DVOR/DME at or above 6000 ft. Proceed on R-017 OHR to IZD NDB/DME. Follow QDR 007° IZD NDB/DME climbing to TETOV at 12000 ft.</p>

INTENTIONALLY LEFT BLANK

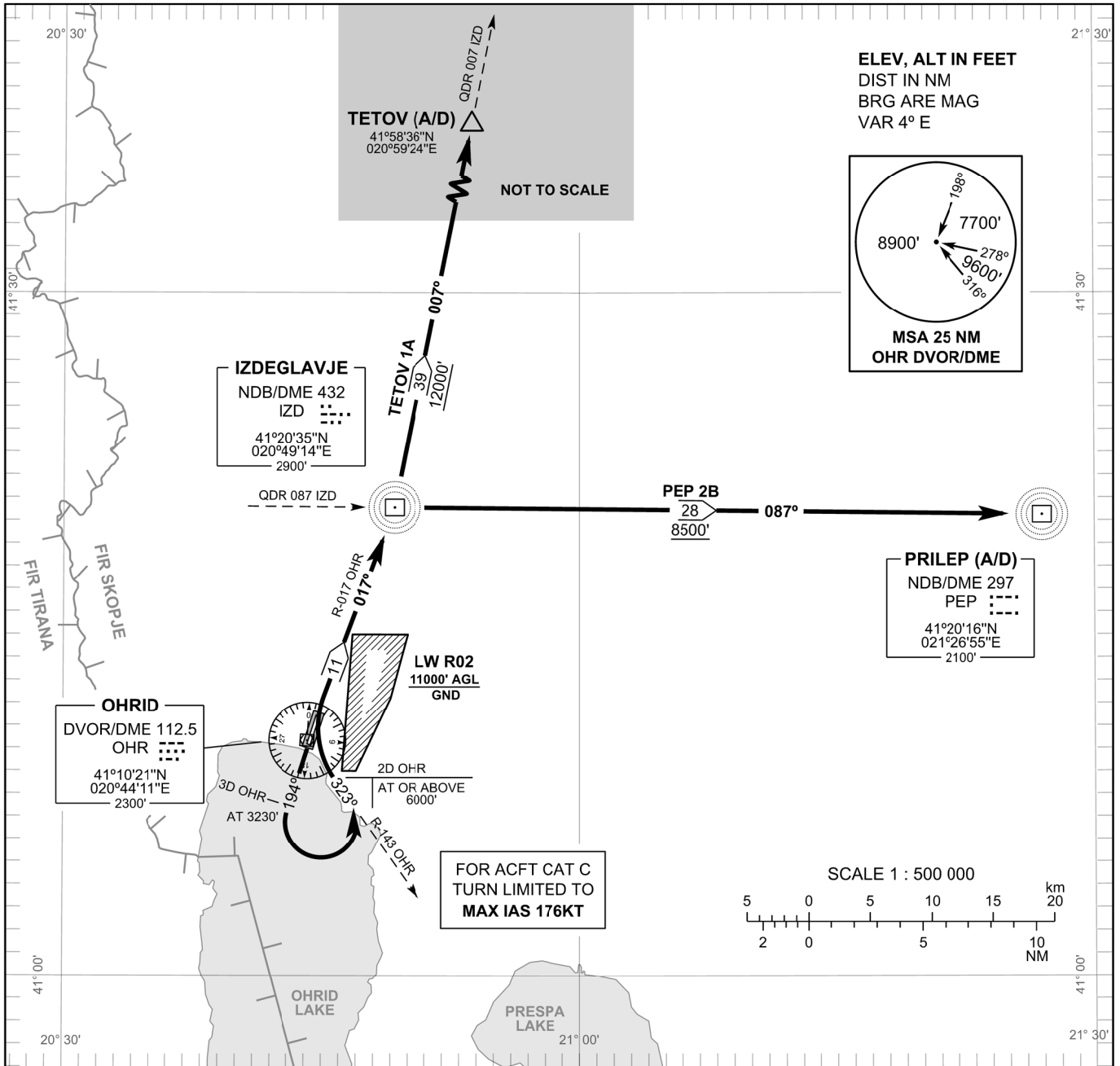
**STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE  
11000'

APP 119.200  
TWR 119.200

**OHRID / St. Paul the Apostle (LWOH)  
RWY 19  
ACFT CAT A, B, C**

TETOV 1A PEP 2B



CHANGE: Free Route Airspace (FRA) relevance of significant points

<b>PEP 2B</b>	<p>CLIMB GRADIENT 4.5% (273 ft/NM).  <b>PEP TWO BRAVO DEPARTURE:</b> Climb straight ahead.                  At 3230 ft, but not before 3D OHR turn LEFT inbound OHR DVOR/DME.                  Cross 2D OHR at or above 6000 ft, turn RIGHT inbound IZD NDB/DME.                  Follow QDR 087° IZD NDB/DME inbound PEP NDB/DME.</p>
<b>TETOV 1A</b>	<p>CLIMB GRADIENT 4.5% (273 ft/NM).  <b>TETOV ONE ALFA DEPARTURE:</b> Climb straight ahead.                  At 3230 ft, but not before 3D OHR turn LEFT inbound OHR DVOR/DME.                  Cross 2D OHR at or above 6000 ft, turn RIGHT inbound IZD NDB/DME.                  Follow QDR 007° IZD NDB/DME climbing to TETOV at 12000 ft.</p>

INTENTIONALLY LEFT BLANK

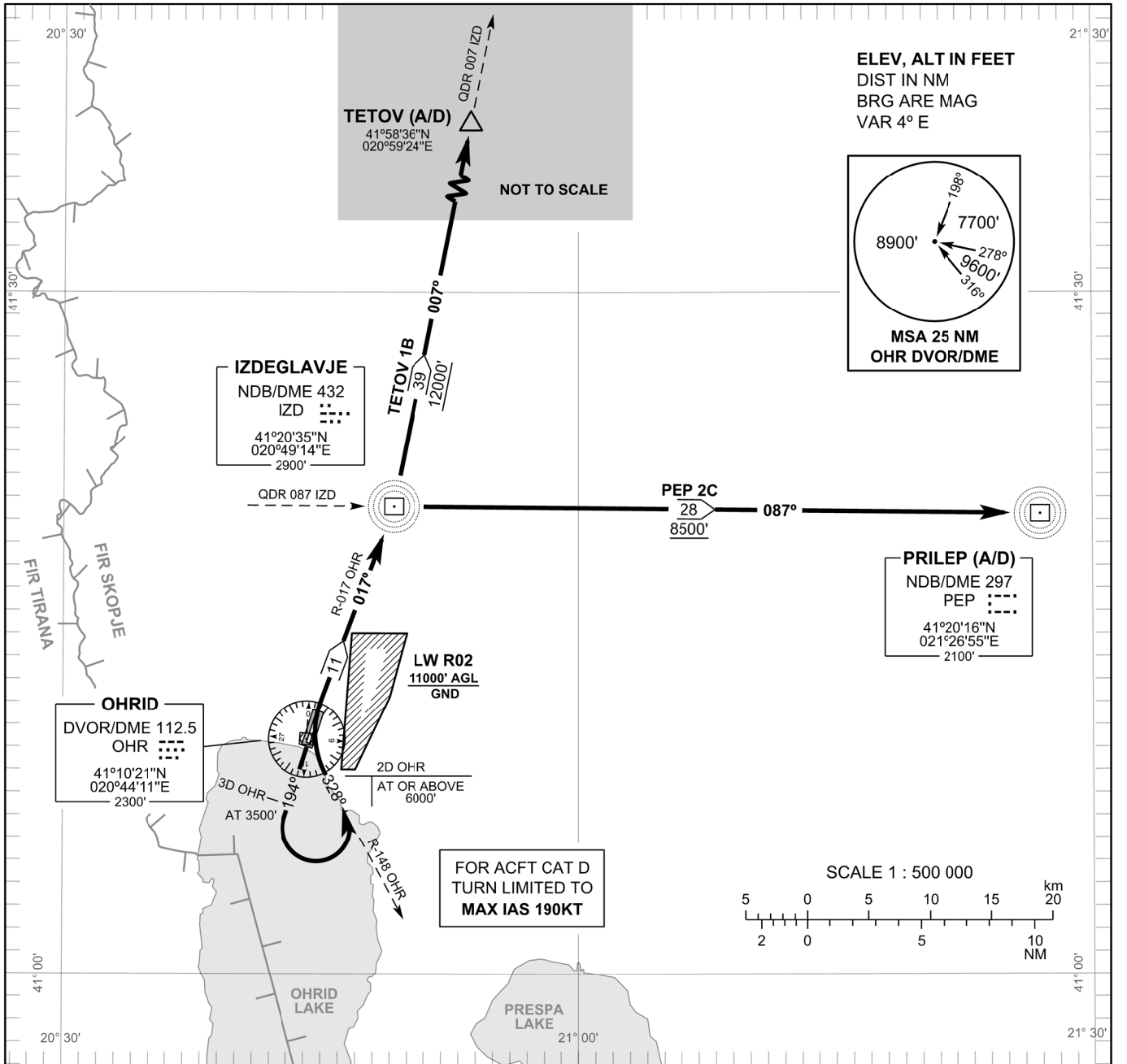
**STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE  
11000'

APP 119.200  
TWR 119.200

**OHRID / St. Paul the Apostle (LWOH)  
RWY 19  
ACFT CAT D**

TETOV 1B PEP 2C



CHANGE: Free Route Airspace (FRA) relevance of significant points

<b>PEP 2C</b>	<p>CLIMB GRADIENT 6.2% (377 ft/NM).  <b>PEP TWO CHARLIE DEPARTURE:</b> Climb straight ahead.                  At 3500 ft, but not before 3D OHR turn LEFT inbound OHR DVOR/DME.                  Cross 2D OHR at or above 6000 ft, turn RIGHT inbound IZD NDB/DME.                  Follow QDR 087° IZD NDB/DME inbound PEP NDB/DME.</p>
<b>TETOV 1B</b>	<p>CLIMB GRADIENT 6.2% (377 ft/NM).  <b>TETOV ONE BRAVO DEPARTURE:</b> Climb straight ahead.                  At 3500 ft, but not before 3D OHR turn LEFT inbound OHR DVOR/DME.                  Cross 2D OHR at or above 6000 ft, turn RIGHT inbound IZD NDB/DME.                  Follow QDR 007° IZD NDB/DME climbing to TETOV at 12000 ft.</p>

INTENTIONALLY LEFT BLANK



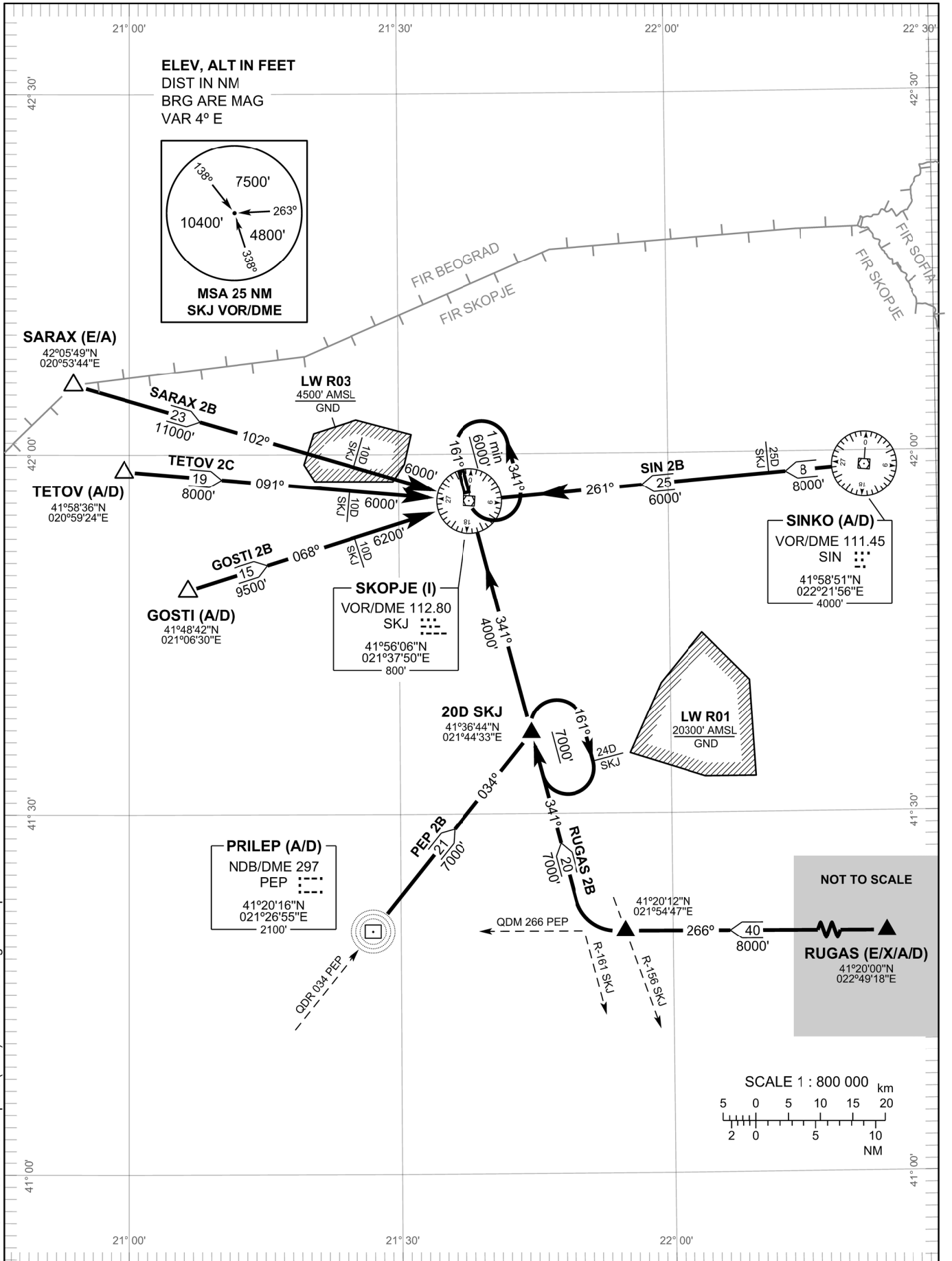
**STANDARD ARRIVAL CHART -  
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE  
11000'

TWR 118.500  
APP 120.300  
RADAR 120.300

**SKOPJE / Alexander the Great (LWSK)  
RWY 34**

GOSTI 2B PEP 2B RUGAS 2B  
SARAX 2B SIN 2B TETOV 2C



CHANGE: Free Route Airspace (FRA) relevance of significant points

INTENTIONALLY LEFT BLANK

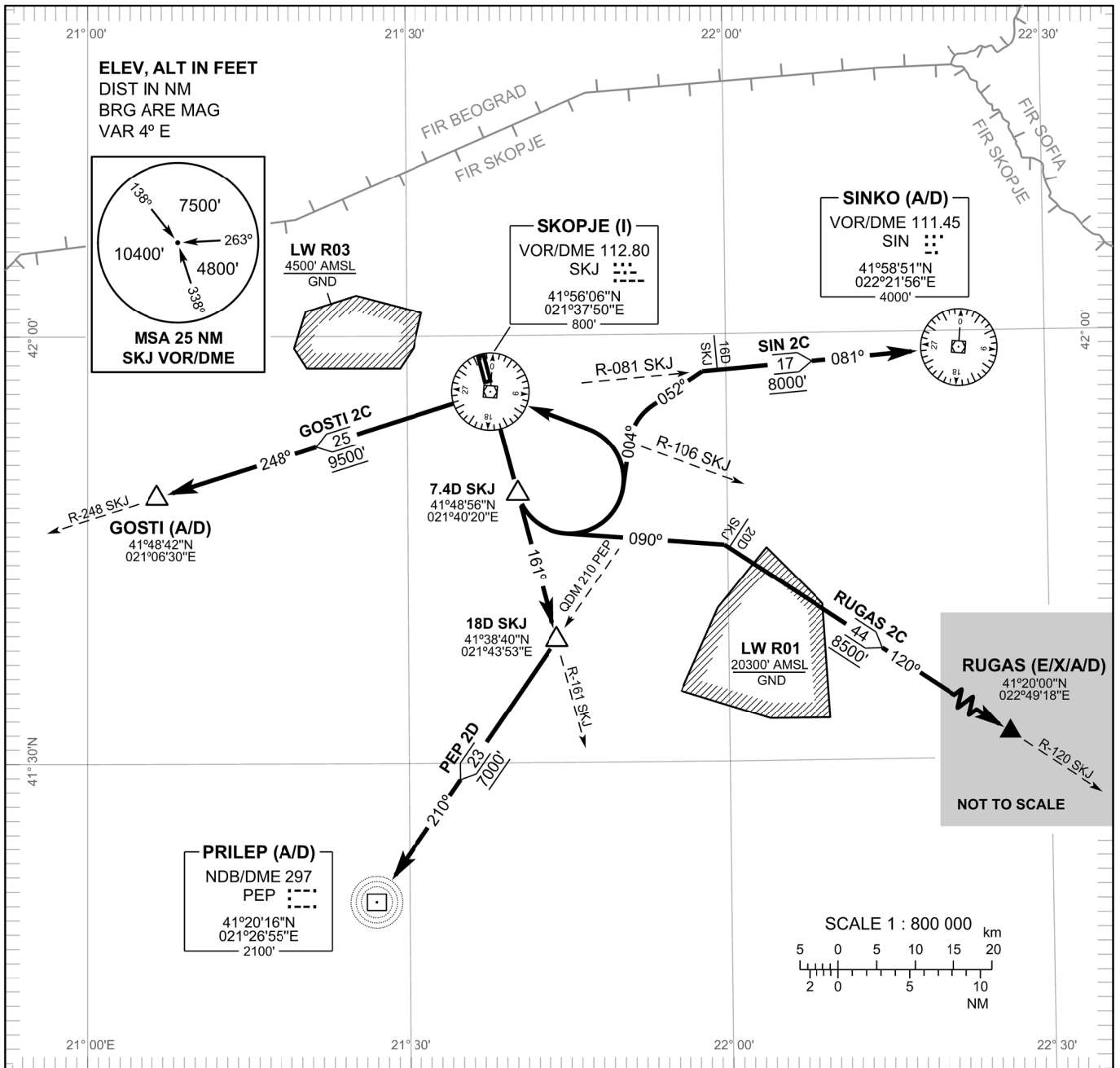
**STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE  
11000'

TWR 118.500  
APP 120.300  
RADAR 120.300

**SKOPJE / Alexander the Great (LWSK) RWY 16**

GOSTI 2C PEP 2D  
RUGAS 2C SIN 2C



CHANGE: Free Route Airspace (FRA) relevance of significant points

<p><b>GOSTI 2C</b></p>	<p>CLIMB GRADIENT 3.9% (237 ft/NM) UNTIL REACHING 2800 ft. GOSTI TWO CHARLIE DEPARTURE: Climb straight ahead. At 7.4D SKJ turn LEFT inbound SKJ VOR/DME. At SKJ VOR/DME turn LEFT, intercept and follow R-248 SKJ climbing to GOSTI INT.</p>
<p><b>PEP 2D</b></p>	<p>CLIMB GRADIENT 3.9% (237 ft/NM) UNTIL REACHING 2800 ft. PEP TWO DELTA DEPARTURE: Climb straight ahead. At 18D SKJ turn RIGHT proceed onto QDM 210 PEP climbing to PEP NDB/DME.</p>
<p><b>RUGAS 2C</b></p>	<p>CLIMB GRADIENT 3.9% (237 ft/NM) UNTIL REACHING 2800 ft. RUGAS TWO CHARLIE DEPARTURE: Climb straight ahead. At 7.4D SKJ turn LEFT onto course 090°. Intercept and follow R-120 SKJ climbing to RUGAS INT.</p>
<p><b>SIN 2C</b></p>	<p>CLIMB GRADIENT 4.4% (270 ft/NM) UNTIL REACHING 3500 ft. SIN TWO CHARLIE DEPARTURE: Climb straight ahead. At 7.4D SKJ turn LEFT onto course 004°. After crossing R-106 SKJ VOR/DME, turn RIGHT onto course 052°, intercept and follow R-081 SKJ VOR/DME climbing to SIN VOR/DME. NOTE: When using SIN 2C for RAXAD next, arrange flight to be RAXAD at FL160 or above. If not able advise ATC.</p>

INTENTIONALLY LEFT BLANK

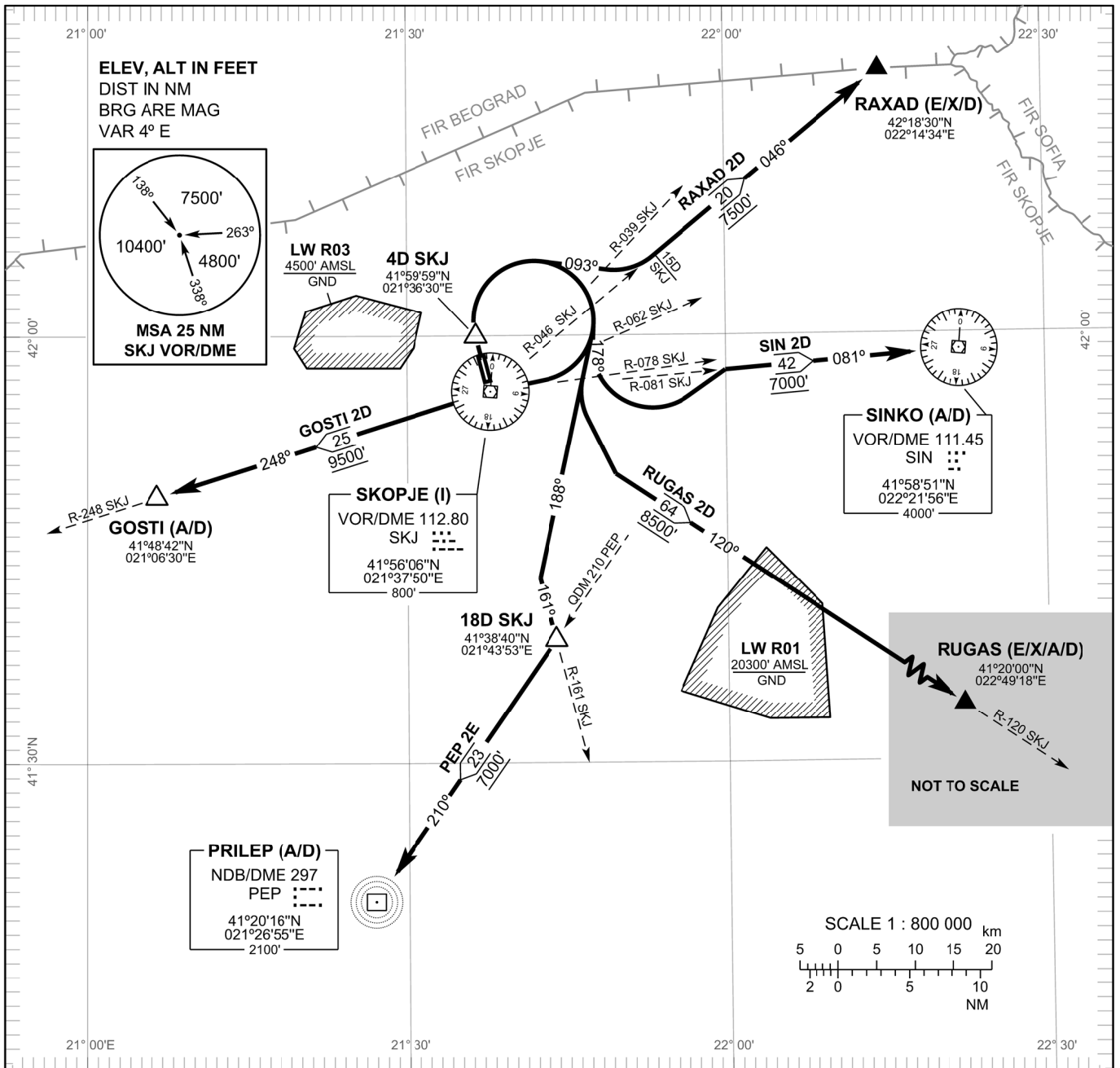
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE  
11000'

TWR 118.500  
APP 120.300  
RADAR 120.300

SKOPJE / Alexander the Great (LWSK)  
RWY 34

GOSTI 2D PEP 2E  
RAXAD 2D RUGAS 2D SIN 2D



CHANGE: Free Route Airspace (FRA) relevance of significant points

<b>GOSTI 2D</b>	CLIMB GRADIENT 7% (425 ft/NM) UNTIL REACHING 2200 ft. TURN LIMITED TO 240 kt IAS MAX. GOSTI TWO DELTA DEPARTURE: Climb straight ahead. At 4D SKJ turn RIGHT inbound SKJ VOR/DME. Cross SKJ VOR/DME at or above 5000 ft. After passing SKJ VOR/DME follow R-248 SKJ climbing to GOSTI INT.
<b>PEP 2E</b>	CLIMB GRADIENT 7% (425 ft/NM) UNTIL REACHING 2200 ft. TURN LIMITED TO 240 kt IAS MAX. PEP TWO ECHO DEPARTURE: Climb straight ahead. At 4D SKJ turn RIGHT onto course 188°, intercept and follow R-161 SKJ to 18D SKJ. At 18D SKJ turn RIGHT onto QDM 210 PEP climbing to PEP NDB/DME.
<b>RAXAD 2D</b>	CLIMB GRADIENT 7.5% (456 ft/NM) UNTIL REACHING 2100 ft. DEPARTURE TURNS LIMITED TO 240 kt IAS MAX. RAXAD TWO DELTA DEPARTURE: Climb straight ahead. At 4D SKJ turn RIGHT onto course 093°. After crossing R-039 SKJ VOR/DME, turn LEFT, intercept and follow R-046 SKJ VOR/DME climbing to RAXAD INT. NOTE: Arrange flight to be RAXAD at FL160 or above. If not able advise ATC.
<b>RUGAS 2D</b>	CLIMB GRADIENT 7% (425 ft/NM) UNTIL REACHING 2200 ft. TURN LIMITED TO 240 kt IAS MAX. RUGAS TWO DELTA DEPARTURE: Climb straight ahead. At 4D SKJ turn RIGHT onto course 188°. Cross R-078 SKJ, turn LEFT, intercept and follow R-120 SKJ climbing to RUGAS INT.
<b>SIN 2D</b>	CLIMB GRADIENT 7.9% (480 ft/NM) UNTIL REACHING 2200 ft. SIN TWO DELTA DEPARTURE: Climb straight ahead. At 4D SKJ turn RIGHT onto course 178°. After crossing R-062 SKJ VOR/DME, turn LEFT, intercept and follow R-081 SKJ VOR/DME not below 7000 ft climbing to SIN VOR/DME. NOTE: When using SIN 2D for RAXAD next, arrange flight to be RAXAD at FL160 or above. If not able advise ATC.

INTENTIONALLY LEFT BLANK