

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 66

AIRAC 23 SEP 2021

EFFECTIVE DATE
СТАПУВА ВО СИЛА НА
02 DEC 2021

CONTENTS		СОДРЖИНА	
Cross-border FRA expansion: SECSI FRA expansion by merging with FRALB and M-FRA		Прекугранично проширување на FRA:проширување на SECSI FRA преку спојување со FRALB и M-FRA	
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 1.3-1/2	02 DEC 2021	• ENR 1.3-1/2	23 JUN 2016
• ENR 1.3-3/4	02 DEC 2021	• ENR 1.3-3/4	23 JUN 2016
• ENR 1.3-5/6	02 DEC 2021	• ENR 1.3-5/6	23 JUN 2016
• ENR 1.3-7/8	02 DEC 2021	• ---	---
• ENR 1.10-1/2	02 DEC 2021	• ENR 1.10-1/2	23 JUN 2016
• ENR 1.10-3/4	02 DEC 2021	• ENR 1.10-3/4	23 JUN 2016
• ENR 1.10-5/6	02 DEC 2021	• ENR 1.10-5/6	23 JUN 2016
• ENR 1.10-7/8	02 DEC 2021	• ENR 1.10-7/8	23 JUN 2016
• ENR 1.10-9/10	02 DEC 2021	• ENR 1.10-9/10	23 JUN 2016
• ENR 1.10-11/12	02 DEC 2021	• ---	---
• ENR 1.10-13/14	02 DEC 2021	• ---	---
• ENR 2.2-1/2	02 DEC 2021	• ENR 2.2-1/2	27 MAR 1997/14 SEP 1995
• ENR 4.1-1/2	02 DEC 2021	• ENR 4.1-1/2	01 JUL 2017/23 JUN 2016
• ENR 4.4-1/2	02 DEC 2021	• ENR 4.4-1/2	01 DEC 2019
• ENR 6.1-3/4	02 DEC 2021	• ENR 6.1-3/4	15 APR 2019
AD		AD	
• LWOH AD 2.24-7/8	02 DEC 2021	• LWOH AD 2.24-7/8	15 APR 2019
• LWSK AD 2.24-7/8	02 DEC 2021/30 JAN 2020	• LWSK AD 2.24-7/8	30 JAN 2020
• LWSK AD 2.24-17/18	02 DEC 2021	• LWSK AD 2.24-17/18	15 APR 2019
• LWSK AD 2.24-19/20	02 DEC 2021	• LWSK AD 2.24-19/20	15 APR 2019

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

ENR 1.3 Инструментални правила на летање

ENR 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.

ENR 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.

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

Во границите на територијата на Република Северна Македонија 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

ENR 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.

ENR 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.

ENR 1.3.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

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

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

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

Во согласност со документот на CAO 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 ENR2.1, важат правилата за летање со помош на инструменти (IFR).

ENR 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 Република Северна 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.

ENR 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.

ENR 1.3.5 Free route airspace general procedures

1.3.5.1 Area of application

North 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 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.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

Воздухопловите кои прелетуваат кон и од аеродромите кои се наоѓаат во непосредна близина на Скопје FIR 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

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.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

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 FRA 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:

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

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

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

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.

ENR 1.3.6 Општи процедури за Free Route Airspace (Воздушен простор на слободно планирање на лет)

1.3.6.1 Применливост

1.3.6.1.1 Подрачје на делување

За латералните и вертикалните граници на SECSI FRA осврнете се на:

- ENR 2.2 од AIP-от на Австрија, AIP-от на Босна и Херцеговина, AIP-от на Хрватска, AIP-от на Србија и Црна Гора, AIP-от на Словенија, AIP-от на Албанија и AIP от на Северна Македонија.
- ENR 6 од AIP-от на Австрија, AIP-от на Босна и Херцеговина, AIP-от на Хрватска, AIP-от на Србија и Црна Гора, AIP-от на Словенија, AIP-от на Албанија и AIP от на Северна Македонија.

1.3.6.1.2 Време на применливост

H24

1.3.6.1.3 Дефиниции

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.

ENR 1.3.6 Free route airspace general procedures

1.3.6.1 Applicability

1.3.6.1.1 Area of Applicability

For lateral and vertical limits of SECSI FRA see:

- ENR 2.2 of AIP Austria, AIP Bosnia and Herzegovina, AIP Croatia, AIP Serbia and Montenegro, AIP Slovenia, AIP Albania and AIP North Macedonia
- ENR 6 of AIP Austria, AIP Bosnia and Herzegovina, AIP Croatia, AIP Serbia and Montenegro, AIP Slovenia, AIP Albania and AIP North Macedonia

1.3.6.1.2 Time of Applicability

H24

1.3.6.1.3 Definitions

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

Воздушен простор на слободно планирање на лет (Free Route Airspace (FRA)): Одреден воздушен простор во кој корисниците имаат право слободно да го планираат летот од дефинирана влезна точка до дефинирана излезна точка, со можност за рутирање преку меѓуточка (објавена или необјавена), без притоа да се референцираат на АТС рутната мрежа за опслужување на воздушен сообраќај, земајќи ја во предвид расположливоста на воздушниот простор. Во рамки на овој воздушен простор, летовите подлежат на контрола на летање.

Иницијатива за заедничко југоисточно небо (South East Common Sky Initiative (SECSI)): Иницијатива која е преземена од страна на неколку Држави/Даватели на услуги за воздухопловна навигација (ANSP-s), која подразбира во однос на протокот на воздушен сообраќај долж европската југоисточна оск да се имплементира прекуграничен FRA.

Иницијатива за заедничко југоисточно небо, воздушен простор на слободно планирање на лет (South East Common Sky Initiative Free Route Airspace (SECSI FRA)): Волумен на воздушен простор кој се состои од волумени на воздушен простор кои се одредени во ENR 2.1 и/или ENR 2.2 од соодветните АИП-ови каде се имплементира прекугранична примена на FRA.

Прекугранична примена на FRA (во SECSI FRA): Примена на FRA операции така што ќе се овозможи преминување на интер и интра границите на АТЦ единиците без разлика на државните или FIR границите, на кое било место, освен ако ова не се пропише поинаку со RAD.

Точка на приклучување за пристигнувања во FRA (FRA Arrival Connecting Point (A)): Објавена значајна точка на која се дозволени FRA операции за сообраќајот кој пристигнува на одредени аеродроми. FRA релевантноста на овие точки треба да се вклучи во ENR 4.1/4.4 колоните како (A). Со RAD треба да се информира за индикациите за нивната примена за пристигнувањата на одредени аеродроми.

Точка на приклучување за поаѓања во FRA (D): Објавена значајна точка од која се дозволени FRA операции за сообраќајот кој поаѓа од одредени аеродроми. FRA релевантноста на овие точки треба да се вклучи во ENR 4.1/4.4 колоните како (D). Со RAD треба да се информира за индикациите за нивната примена за поаѓањата од одредени аеродроми.

FRA хоризонтална влезна точка (E): Објавена значајна точка долж хоризонталната граница на Free Route Airspace од која се дозволени FRA операции. FRA релевантноста на овие точки треба да се вклучи во ENR 4.1/4.4 колоните како (E). Доколку оваа точка се користи под посебни услови, истото треба да се опише со RAD.

FRA хоризонтална излезна точка (X): Објавена значајна точка долж хоризонталната граница на Free Route Airspace од која се дозволени FRA операции. FRA релевантноста на овие точки треба да се вклучи во ENR 4.1/4.4 колоните како (X). Доколку оваа точка се користи под посебни услови, истото треба да се опише со RAD.

Free Route Airspace (FRA): A specified airspace within which users may freely plan a route between a defined entry point and a defined exit point, with the possibility to route via intermediate (published or unpublished) way points, without reference to the ATS route network, subject to airspace availability. Within this airspace, flights remain subject to air traffic control.

South East Common Sky Initiative (SECSI): Initiative of several States/ANSP-s on European Southeast Axis traffic flow to implement cross-border FRA.

South East Common Sky Initiative Free Route Airspace (SECSI FRA): The airspace volume consisting of airspace volumes defined in ENR 2.1 and/or ENR 2.2 of the corresponding AIP-s where cross-border application of FRA is implemented.

Cross-border application of FRA (in SECSI FRA): Application of FRA operations in a manner to allow crossing of inter and intra ATC units boundaries regardless of State or FIR boundaries, at any position, if not otherwise regulated via the RAD.

FRA Arrival Connecting Point (A): A published Significant Point to which FRA operations are allowed for arriving traffic to specific aerodromes. The FRA relevance of such points shall be included in ENR 4.1/4.4 columns as (A). Indications on their use for arrivals to specific aerodromes shall be notified via the RAD.

FRA Departure Connecting Point (D): A published Significant Point from which FRA operations are allowed for departing traffic from specific aerodromes. The FRA relevance of such points shall be included in ENR 4.1/4.4 columns as (D). Indications on their use for departure from specific aerodromes shall be notified via the RAD.

FRA Horizontal Entry Point (E): A published Significant Point on the horizontal boundary of the Free Route Airspace from which FRA operations are allowed. The FRA relevance of such points shall be included in ENR 4.1/4.4 columns as (E). If this point has specific conditions of utilization, this shall be described in the RAD.

FRA Horizontal Exit Point (X): A published Significant Point on the horizontal boundary of the Free Route Airspace from which FRA operations are allowed. The FRA relevance of such points shall be included in ENR 4.1/4.4 columns as (X). If this point has specific conditions of utilization, this shall be described in the RAD.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

FRA меѓуточка (I): Објавена значајна точка или необјавена точка, која се дефинира со географски координати или со правец и растојание, а преку која се дозволени FRA операции. Доколку истите се објавени FRA релевантноста треба да се вклучи во ENR 4.1/4.4 колоните како (I). Доколку оваа точка се користи под посебни услови, истото треба да се опише со RAD.

1.3.6.2 SECSI FRA процедури за летање и процедури за планирање на лет

SECSI FRA процедурите за летање и процедурите за планирање на лет се објавени во ENR 1.10 од соодветните AIP-ови. SECSI FRA ограничувањата, исклучоците и рестрикциите, доколку ги има, ќе се објават со RAD и ќе се пропишат во согласност со ENR 1.10.

FRA Intermediate Point (I): A published Significant Point or unpublished point, defined by geographical coordinates or by bearing and distance via which FRA operations are allowed. If published, the FRA relevance of such points shall be included in ENR 4.1/4.4 columns as (I). If this point has specific conditions of utilization, this shall be described in the RAD.

1.3.6.2 SECSI FRA flight procedures and flight planning procedures

SECSI FRA flight procedures and flight planning procedures are published in ENR 1.10 of the corresponding AIP-s. SECSI FRA constraints, exceptions and restrictions, if any, will be published via RAD and promulgated in accordance with ENR 1.10.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

ПРАЗНА СТРАНА

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

ENR 1.10 Планирање на летот**ENR 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 IFR/VFR 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.

ENR 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.

ENR 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**ENR 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.

ENR 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.

ENR 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.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

ENR 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.

ENR 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.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

ENR 1.10.5 IFPS зони

ENR 1.10.5 IFPS zone

STATE	FIR/UIR	ICAO	STATE	FIR/UIR	ICAO
Albania	Tirana	LATI	Luxembourg	Brussels	EBBU
Austria	Wien	LOVV	North 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	EDBB		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
Ireland	Dublin	EIDW	Scottish		EGPX
	Shannon	EISN	Serbia and Montenegro	Belgrade	LYBA
	Sota	EISN			
Italy	Brindisi	LIBB			
	Milano	LIMM			
	Roma	LIRR			

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

ENR 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 VFR единици;
- b. 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 M 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>.

ENR 1.10.7 Пополнување и поднесување планови за летање

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

Пополнувањето преку факс е прифатливо само во поединечни 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.

ENR 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 VFR 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>.

ENR 1.10.7 Filing and submission of flight plans

Flight plans and associated ATS messages shall be filed at the local ARO 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.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

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 EOBT. Авиопревозниците кои заминуваат од Република Северна 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 EOBT (максимум 48 часа), со тоа што датумот на летот да се напише во точка 18, во формат DOF/yy-mm-dd, на пр. DOF/960328 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 СИД како прва - и последната точка од STAR (почетно приодно средство) како последен десигнатор на рутата.

ENR 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 ОПР 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 EOBT. Aircraft operators departing from within Republic of North 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 EOBT (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/960328 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.*

ENR 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.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

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.

ENR 1.10.9 Збирен план на летање

ENR 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.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

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

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 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 примено 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.

ENR 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 збирен 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 ЕОБТ, но не подоцна од 30 минути пред ЕОБТ), 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.

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.

ENR 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 PAn (RPL) or an individual Flight PAn (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.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

Променетиот план на летање 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, каде што:

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.

ENR 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.

ENR 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.

ENR 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.

ENR 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.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

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 ATFM.

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

ENR 1.10.13 Пораци за заминување DEP

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

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

ENR 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.

ENR 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.

ENR 1.10.16 ПРОЦЕДУРИ ЗА ПЛАНИРАЊЕ НА ЛЕТ ВО SECSI FRA

1.10.16.1 Процедури за летање

1.10.16.1.1 Општо

Севкупниот воздушен сообраќај мора да се одвива во согласност со:

- Условите за опрема во воздухоплов кои важат во конкретната држава
- Општите Правила на конкретната држава
- Важечкиот RAD.

За исклучоците кои се однесуваат на државните воздухоплови, осврнете се на соодветните AIP ови.

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

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

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

ENR 1.10.13 Departure message DEP

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

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

ENR 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.

ENR 1.10.15 IFPS validation

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

ENR 1.10.16 FLIGHT PLANNING PROCEDURES WITHIN SECSI FRA

1.10.16.1 Flight procedures

1.10.16.1.1 General

All traffic shall comply with:

- The aircraft equipment requirements of the respective state
- General Rules of the respective state
- Current RAD.

For exemptions for State aircraft see the corresponding AIP-s.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

Рутната мрежа за опслужување на воздушен сообраќај (ATS) во Скопје FIR/UIR, во согласност со објавеното во AIP-от на Северна Македонија, деловите ENR 3.1, ENR 3.2 и ENR 3.3 е повлечена за над FL 245 во рамки на сите делови на воздушен простор кои формираат SECSI FRA.

Во рамки на SECSI FRA, за релевантни значајни точки се сметаат FRA Horizontal Entry (E), FRA Horizontal Exit (X), FRA Intermediate (I), FRA Arrival Connecting (A) и FRA Departure Connecting (D) Points, како што е опишано во потточките ENR 4.1 и ENR 4.4

Ориентационата шема на нивоа на лет (Flight Level Orientation Scheme (FLOS)) која важи во SECSI FRA соодветствува со правилата за доделување на парни-непарни нивоа на лет (semi-circular) во согласност со Анекс 2 на ICAO (Прилог 3а) или Прилог 3 од Стандардизираниите европски правила на летање (Standardized European Rules of the Air (SERA)) Табела со нивоа на крстарење и ENR 1.7. Исклучоците на ова правило се објавени во ENR 4.1 и ENR 4.4 колона "Забелешки".

1.10.16.1.2 Подобни летови SECSI FRA

Подобните летови ги опфаќаат сите воздухоплови кои планираат да вршат операции во вертикалните и хоризонталните граници на SECSI FRA, а кои се одредени во ENR 2.1 и/или ENR 2.2 и ENR 6 од соодветните AIP-ови, без разлика на фазата на лет (прелети, сообраќај во пристигнување и поаѓање од локалните аеродроми и од аеродромите во непосредна близина на SECSI FRA).

1.10.16.2 Рестрикции на воздушен простор и резервации на воздушен простор

1.10.16.2.1 Области по кои ќе се врши заобиколување во случај на рестрикции на воздушен простор и резервирање на воздушен простор

Корисниците на воздушен простор мора да ја испланираат траекторијата околу воздушниот простор кој не е слободен за цивилни операции, а согласно објавеното/менаџираното со NOTAM/AUP/UUP со користење на FRA релевантните точки кои се објавени во ENR 4.1 и ENR 4.4.

1.10.16.2.2 Пропишување на екстензија на рута

Во случаите кога не е возможно минување низ активни резервирани (ограничени) зони, ќе се применува една од следните процедури:

За летот ќе се даваат инструкции тактички од страна на КЛ за продолжување преку FRA меѓуточките (I) кои се објавени во ENR 4.1 и ENR 4.4.

- Тактичко радарско векторирање од страна на КЛ.
- Просечната екстензија која треба корисниците на воздушен простор да ја земат во предвид е приближно 5 NM.

The ATS route network within Skopje FIR/UIR, as published in AIP North Macedonia sections ENR 3.1, ENR 3.2 and ENR 3.3 is withdrawn above FL 245 within all airspace portions forming SECSI FRA.

Within SECSI FRA relevant significant points are considered as FRA Horizontal Entry (E), FRA Horizontal Exit (X), FRA Intermediate (I), FRA Arrival Connecting (A) and FRA Departure Connecting (D) Points, as described in ENR 4.1 and ENR 4.4 subsections.

The Flight Level Orientation Scheme (FLOS) applicable within SECSI FRA corresponds to the semi-circular rules according to ICAO Annex 2 (Appendix 3a) or Appendix 3 to Standardized European Rules of the Air (SERA) Table of cruising levels and ENR 1.7. Exceptions to this rule are published in ENR 4.1 and ENR 4.4 column "Remarks".

1.10.16.1.2 Eligible flights for SECSI FRA

Eligible flights are all flights that are intending to operate within the vertical and horizontal limits of SECSI FRA as specified in ENR 2.1 and/or ENR 2.2 and ENR 6 of the corresponding AIP-s, regardless of the phase of flight (overflights, arriving or departing from local aerodromes or from aerodromes situated in close proximity of SECSI FRA).

1.10.16.2 Airspace restrictions and airspace reservations

1.10.16.2.1 Circumnavigating areas of airspace restrictions and airspace reservations

Airspace users shall plan their trajectory around airspaces that are not available for civil operations as published/managed by NOTAM/AUP/UUP by using FRA relevant points published in ENR 4.1 and ENR 4.4.

1.10.16.2.2 Promulgation of route extension

In cases, where crossing of active reserved (restricted) areas is not possible, one of the following procedures applies:

A flight will be instructed tactically by ATC to proceed via FRA Intermediate Points (I) published in ENR 4.1 and ENR 4.4.

- Tactical radar vectoring by ATC.
- The average extension to be considered by airspace users is approximately 5 NM.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

1.10.16.3 Планирање на лет во рамки на SECSI FRA област

1.10.16.3 Flight planning within SECSI FRA area

1.10.16.3.1 Општо

1.10.16.3.1 General

Во рамки на SECSI FRA, на корисниците на воздушен простор им е дозволено да ги користат значајните точки или радио навигациските уреди (види ги ENR 4.1 и ENR 4.4) за да ги планираат корисничките преферирани траектории, како и географските координати под посебни услови и правила кои се дадени во AIP и RAD.

Within SECSI FRA, airspace users are allowed to plan user preferred trajectories using significant points or radio navigation aids (see ENR 4.1 and ENR 4.4), as well as geographical coordinates under special conditions and rules laid down in AIP and RAD.

Подобните летови мора да го испланираат летот преку FRA релевантните точки во согласност со табелата дадена подолу:

Eligible flights shall flight plan via FRA relevant points according to the table below.

Од From	До To	Забелешка Remark
FRA хоризонтална влезна точка (E) FRA Horizontal Entry Point (E)	FRA хоризонтална излезна точка (X) FRA Horizontal Exit Point (X)	Планирање на лет директно или преку една или неколку меѓуточки Flight plan direct or via one or several intermediate points
	FRA точка на приклучување за пристигнувања (A) FRA Arrival Connecting Point (A)	
	FRA меѓуточка (I) FRA Intermediate Point (I)	
FRA Хоризонтална точка на приклучување за поаѓања (D) FRA Horizontal Departure Connecting Point (D)	FRA хоризонтална излезна точка (X) FRA Horizontal Exit Point (X)	
	FRA точка на приклучување за пристигнувања (A) FRA Arrival Connecting Point (A)	
	FRA меѓуточка (I) FRA Intermediate Point (I)	
FRA меѓуточка (I) FRA Intermediate Point (I)	FRA хоризонтална излезна точка (X) FRA Horizontal Exit Point (X)	
	FRA точка на приклучување за пристигнувања (A) FRA Arrival Connecting Point (A)	
	FRA меѓуточка (I) FRA Intermediate Point (I)	

Во SECSI FRA не постои ограничување на бројот на FRA меѓуточките (I) и DCT-и кои се користат во поле 15 од FPL.

In SECSI FRA there is no limitation on the number of FRA Intermediate Points (I) and DCT-s used in Field 15 of FPL.

Во рамки на SECSI FRA не постои ограничување за максималното DCT растојание.

Within SECSI FRA there is no limitation on the maximum DCT distance.

Во случај кога објавените FRA меѓуточки (I) или DCT сегментите се задолжителни од ATS оперативни причини, посебните правила за точната примена се опишани во соодветниот RAD. Ова важи за сообраќајот во поаѓање, пристигнување, како и за прелетите.

In case published FRA Intermediate Points (I) or DCT segments are compulsory due ATS operational reasons, specific rules for the correct usage are described in the respective RAD. This is valid for departing, arriving and overflying traffic.

Летовите не смее да се планираат на растојание помало од 3 NM од објавената SECSI FRA граница.

Flights shall not be planned closer than 3 NM to the published SECSI FRA border.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

Со цел управување со оперативно чувствителните области, објавени се зони во кои нема планирање - No Planning Zones (NPZ-s). NPZ претставува дефиниран волумен на воздушен простор во кој планирањето на FRA DCT траектории или не е дозволено или е дозволено само за опишани исклучоци. Корисниците на воздушен простор можат да ги избегнат овие области со планирање преку соодветни SECSI FRA меѓуточки (I) околу NPZ или во согласност со опишаните услови. При планирање DCT преку објавена NPZ се јавува reject порака (REJ) во IFPS освен кога утврдените услови се исполнети. За целосни NPZ изворни информации, види го RAD.

За Y/Z летови, треба да се индицираат измени на правилата на летање (IFR приклучување или канселирање) со повикување кон било која FRA релевантна точка, како што е објавено во ENR 4.1 и ENR 4.4 соодветно.

Корисниците на воздушен простор смеат да користат значајна FRA точка објавена во ENR 4.1 и ENR 4.4 за индицирање на промени на нивоа и брзина.

Користење на правец и растојание од значајна точка или радио навигациски уред како FRA меѓуточка (I) не е дозволено во SECSI FRA.

Деловите на рутите меѓу необјавените точки дефинирани со географски координати, како и до/од значајни точки или радио навигациски уреди треба да се индицираат со "DCT" во согласност со Doc 4444 на ИКАО Прилог 2 "Flight Plan, Item 15".

1.10.16.3.2 Прекугранична примена

Во SECSI FRA, поминувањето на FIR граници како и поминувањето на границите на областа на одговорност (AoR) меѓу инволвираните КЛ единици е дозволено примарно со користење на објавените FRA меѓуточки (I) долж границите, освен ако не е поинаку одредено си RAD. Со исклучок на DCT сегментите кои се објавени RAD Прилог 4, ATS Routes и SID-s/STAR-s:

- Влез до и излез од SECSI FRA треба да се планира со користење само на објавените FRA хоризонтални влезни точки (E) и FRA хоризонталните излезни точки (X);
- Планирање на DCT сегменти кои се делумно надвор од латералните граници на SECSI FRA (ревлезни сегменти) е дозволено само со користење на FRA хоризонтални влезни точки (E) и FRA хоризонтални излезни точки (X).

To manage the operationally sensitive areas, No Planning Zones (NPZ-s) are published. An NPZ is a defined airspace volume within which the planning of FRA DCT trajectories is either not allowed or allowed only for exceptions as described. Airspace users can avoid these areas by planning via appropriate SECSI FRA Intermediate Points (I) around the NPZ or according to described conditions. Planning a DCT through the published NPZ will cause a reject message (REJ) by IFPS except where the set conditions are met. For complete NPZ source information see RAD.

For Y/Z flights, changes of flight rules (IFR joining or cancelling) shall be indicated, by reference, to any FRA relevant point, as published in ENR 4.1 and ENR 4.4 respectively.

Airspace users may use any significant FRA point published in ENR 4.1 and ENR 4.4 for indicating changes of level and speed.

Usage of bearing and distance from a significant point or radio navigation aid as FRA Intermediate Point (I) is not allowed in SECSI FRA.

Route portions between unpublished points defined by geographical coordinates, as well as to/from significant points or radio navigation aids shall be indicated by means of "DCT" in accordance with ICAO Doc 4444 Appendix 2 "Flight Plan, Item 15".

1.10.16.3.2 Cross border application

Inside SECSI FRA, the crossing of FIR borders as well as the crossing of the Area of Responsibility (AoR) boundary between the involved ATS units is basically allowed without the usage of FRA Intermediate Points (I) published along the boundaries, except otherwise specified in RAD. Except for DCT segments published in RAD Appendix 4, ATS Routes and SID-s/STAR-s:

- Entry to and exit from SECSI FRA shall be planned using the published FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points only;
- The planning of DCT segments that are partially outside the lateral limits of SECSI FRA (re-entry segments) is only allowed by using FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

1.10.16.3.3 Одредување на најниско слободно ниво (LAL) во SECSI FRA

За одредување на најниско слободно ниво во оние делови на SECSI FRA каде операциите за слободно планирање на рута се подобни од земја до FL 660 (т.е. AoRs на ACC/APP Љубљана и ACC/APP Виена и локалните APP единици на LOWL, LOWS, LOWI, LOWK и LOWG), види го AIP –от на Австрија и AIP-от на Словенија, ENR 6.8. Објавените вредности соодветствуваат со најниското слободно ниво во контролираниот воздушен простор, обезбедувајќи безбедно надминување на препреки.

При пополнувањето на план на лет, во согласност со SECSI FRA правилата за планирање на лет, а за под овие минимуми ќе се појави порака за отфрлање во IF-PS.

1.10.16.3.4 Користење на географски координати во поле 15

Необјавените точки дефинирани со географски координати треба општо да се вметнат долж директната траекторија меѓу две FRA релевантни точки (E/X/I/A/D) за да се индицираат нивоата на лет и брзина.

1.10.16.3.5 Прелети

Прелети претставуваат сите летови чишто аеродроми на поаѓање и пристигнување се лоцирани надвор од SECSI FRA.

Прелетите може да се планираат директно од било која FRA хоризонтална влезна точка (E) до било која FRA хоризонтална излезна точка (X) и преку објавените и необјавените FRA меѓуточки(I) како што е одредено во AIP-овите на Државите инволвирани во SECSI FRA и RAD.

Дополнително во Скопје FIR/UIR, за сообраќајот кој поаѓа или пристигнува од аеродромите во непосредна близина на SECSI FRA границата, дозволена е вертикална транзиција до и од SECSI FRA воздушниот простор над адекватните FRA хоризонтални влезни точки (E) или FRA хоризонталните излезни точки (X). Во табелата подолу е даден списокот со точки и соодветни аеродроми:

1.10.16.3.3 Determination of Lowest Available Level (LAL) within SECSI FRA

For determination of lowest available level within those parts of the SECSI FRA where Free Route operations are eligible from ground to FL 660 (i.e. AoRs of ACC/APP Ljubljana and ACC/APP Wien and the local APP units of LOWL, LOWS, LOWI, LOWK and LOWG), see AIP Austria and AIP Slovenia, ENR 6.8. The published values correspond to the lowest available level within controlled airspace ensuring obstacle clearance.

Flight plan filing, according to SECSI FRA flight planning rules below these minima will cause a reject message by IF-PS.

1.10.16.3.4 Use of geographical coordinates in Field 15

Unpublished points defined by geographical coordinates shall in general only be inserted along the direct trajectory between two FRA relevant points (E/X/I/A/D) to indicate changes of level and speed.

1.10.16.3.5 Overflying traffic

Overflying traffic are all flights whose aerodromes of departure and destination are located outside SECSI FRA.

Overflying traffic may be planned directly from any FRA Horizontal Entry Point (E) to any FRA Horizontal Exit Point (X) and via published and unpublished FRA Intermediate Points (I) as specified in the AIP-s of the States involved in SECSI FRA and RAD.

Additionally, in Skopje FIR/UIR, for traffic departing or arriving from the aerodromes in the close proximity of SECSI FRA border, vertical transition to or from SECSI FRA airspace will be allowed over adequate FRA Horizontal Entry (E) or FRA Horizontal Exit (X) Points. The list of points and corresponding aerodromes are given in the table below:

ПРИСТИГНУВАЊА ARRIVALS		DEPARTURES ПОАЃАЊА	
Аеродром Aerodrome	FRA хоризонтални излезни точки (X) FRA Horizontal Exit Points (X)	Аеродром Aerodrome	FRA хоризонтални влезни точки (E) FRA Horizontal Entry Points (E)
LGTS	TALAS/MAKED/ERANA	LGTS	RUGAS/DISOR/BEKVA
LBSF	VELBA	LBSF	LETNI
LYPR/BKPR	XAXAN	LYPR/BKPR	SARAX

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

1.10.16.3.6 Пристап кон FRA за сообраќајот во поаѓање

1.10.16.3.6 Access to FRA for departing traffic

Под сообраќајот во поаѓање се подразбираат оние летови чиј аеродром на поаѓање е лоциран во латералните граници на SECSI FRA.

Departing traffic are flights whose departure aerodrome is located inside the lateral limits of SECSI FRA.

Во зависност од аеродромот, постојат различни услови за планирање на лет за сообраќајот во поаѓање. Пополнувањето на FRA планот за летање мора да отпочне од:

Depending on the aerodrome, there are different requirements on flight planning for departing traffic. FRA flight plan filing shall be started from:

- FRA приклучна точка на поаѓања (D) или;
- Специфична FRA меѓуточка (I) поврзана со аеродром во согласност со RAD или;
- Ако нема расположлива SID или не постои услов во однос на точка на конектирање, било која FRA релевантна точка во рамки на потребното растојание од аеродромот во согласност со RAD, може да се употреби.

- A FRA Departure Connecting Point (D) or;
- A specific FRA Intermediate Point (I) linked to an aerodrome according to RAD or;
- If no SID is available or there is no requirement for a connecting point, any FRA relevant point within a required distance from the aerodrome, according to RAD, can be used.

1.10.16.3.7 Пристап кон FRA за сообраќајот во пристигнување

1.10.16.3.7 Access to FRA for arriving traffic

Под сообраќај во пристигнување се подразбираат оние летови чиј аеродром н пристигнување е лоциран во латералните граници на SECSI FRA.

Arriving traffic are flights whose aerodrome of destination is located inside the lateral limits of SECSI FRA.

Во зависност од аеродромот, постојат различни услови за планирање на лет во однос на сообраќајот во пристигнување. Пополнувањето на FRA планот за лет мора да се заврши :

Depending on the aerodrome, there are different requirements on flight planning for arriving traffic. FRA flight plan filing shall be finished:

- На FRA приклучна точка на пристигнување (A) или;
- На специфична FRA меѓуточка (I) поврзана со аеродром во согласност со RAD или;
- Ако нема расположлива STAR или не постои услов во однос на точка на конектирање, па било која FRA релевантна точка во рамки на потребното растојание од аеродромот во согласност со RAD, може да се употреби.

- At a FRA Arrival Connecting Point (A) or;
- At a specific FRA Intermediate Point (I) linked to an aerodrome according to RAD or;
- If no STAR is available or there is no requirement for a connecting point, at any FRA relevant Point within a required distance from the aerodrome, according to RAD, can be used.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

ENR 2.2 Останат регулиран воздушен простор**ENR 2.2.1 CTR СКОПЈЕ**

Латерални граници: круг од 5 NM со центар во референтната точка на аеродром Скопје, продолжен јужно до FAF (види карта во секција AD).

Вертикални граници: од земја до 4000 ft MSL

Одговорна единица на контрола на летање: TWR Скопје

Фреквенција: 118.5

Класификација на воздушен простор: D

ENR 2.2.2 CTR ОХРИД

Латерални граници: круг од 5 NM со центар во референтната точка на аеродром Охрид.

Вертикални граници: од земја до 4000 ft MSL

Одговорна единица на контрола на летање: TWR Охрид

Фреквенција: 119.2

Класификација на воздушен простор: D

ENR 2.2.3 Иницијатива за заедничко југоисточно небо, воздушен простор за слободно планирање на лет – SECSI FRA

Латерални граници: Воздушниот простор на Скопје FIR/UIR/UTA како што е даден во AIP-от на Северна Македонија ENR 2.1 е дел од SECSI FRA

Вертикални граници: FL660 / FL245

Единица која обезбедува услуги: Скопје ACC

Класификација на воздушен простор: C

Забелешка: За воздухопловните податоци кои се однесуваат на SECSI FRA латералните и вертикалните граници надвор од Скопје FIR/UIR осврнете се на AIP-от на Австрија, AIP-от на Босна и Херцеговина, AIP –от на Хрватска, AIP-от на Словенија, AIP–от на Србија и Црна Гора и AIP-от на Албанија

ENR 2.2 Other regulated airspace**ENR 2.2.1 CTR SKOPJE**

Lateral limits: circle of 5NM centred at Skopje airport referent point, extended to the south to the FAF (see MAP in the AD section).

Vertical limits: From ground level up to 4000ft MSL.

Responsible ATC unit: TWR Skopje

Frequency: 118,5

Classification of airspace: D

ENR 2.2.2 CTR OHRID

Lateral limits: circle of 5NM centred at Ohrid airport referent point

Vertical limits: From ground level up to 4000ft MSL.

Responsible ATC unit: TWR Ohrid

Frequency: 119,2

Classification of airspace: D

ENR 2.2.3 SOUTH EAST COMMON SKY INITIATIVE FREE ROUTE AIRSPACE – SECSI FRA

Lateral limits: The airspace of Skopje FIR/UIR/UTA as described in AIP North Macedonia ENR 2.1 is a part of SECSI FRA.

Vertical limits: FL660 / FL245

Unit providing service: Skopje ACC

Classification of airspace: C

Note: For aeronautical data describing SECSI FRA lateral and vertical limits outside Skopje FIR/UIR consult AIP Austria, AIP Bosnia and Herzegovina, AIP Croatia, AIP Slovenia, AIP Serbia and Montenegro and AIP Albania.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

ПРАЗНА СТРАНА

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

**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	412035N 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. Without DME coverage between 55° and 75° CW from 10NM until 25NM below 10000ft QNH
PRILEP NDB/DME	PEP	297KHZ (84Y)	H24	412016N 0212655E	634 M	A/D	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	415606N 0213750E	240 M	I	Coverage 50 NM
SINKO VOR/DME	SIN	111.45MHZ (51Y)	H24	415851N 0222156E	1186 M	A/D/I	Coverage 60NM/FL500 Unusable in sector 280°-350° below FL130

INTENTIONALLY LEFT BLANK

ПРАЗНА СТРАНА

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

ENR 4.4 Кодирани ознаки за значајни точки**ENR 4.4 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 for departure LGTS only EVEN FL for entering aircraft
BITLA	405232N 0212129E	L616, N132, N137, N731, P859, T261, T343	E/X	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
BONZI	413124N 0202726E		I	SECSI FRA intermediate point
BUREK	414956N 0211149E	P92, T197, Y550	A	
DISOR	411450N 0224530E	L608, M867, N141, T218, Y400, Y500	E/X	EVEN FL for entering aircraft ODD FL for exiting aircraft
DOBAR	411958N 0202941E	M22, N137, N141, T197, T214, T216, P127	I	SECSI FRA intermediate point
ENFAR	414607N 0203204E		I	SECSI FRA intermediate point
ERANA	410948N 0221422E	L737, T262, T389	X	ODD FL for exiting aircraft flying eastbound EVEN FL for exiting aircraft flying westbound
GOSTI	414842N 0210630E	P92, T217	A/D	
KOGAT	420645N 0210320E	L616, L737, M867, Y550	E	ODD FL for entering aircraft
KRATO	420252N 0220455E		I	SECSI FRA intermediate point
LETNI	420549N 0223621E	N731, P92, T214, T262, T263	E	EVEN FL for entering aircraft
LONTA	420934N 0212350E	L608, M749, P20, P859	X	EVEN FL for exiting aircraft
MAKED	410745N 0223100E	L617, P20, P36	E/X	EVEN FL for entering aircraft ODD FL for exiting aircraft
MAVAR	414012N 0203148E	N130, N132, N146, P92, T198, Y400	I	SECSI FRA intermediate point
NASKO	414601N 0220552E	N140, P36, T389, P127	N/A	
NEGOT	411912N 0222332E	P36, Y400	N/A	

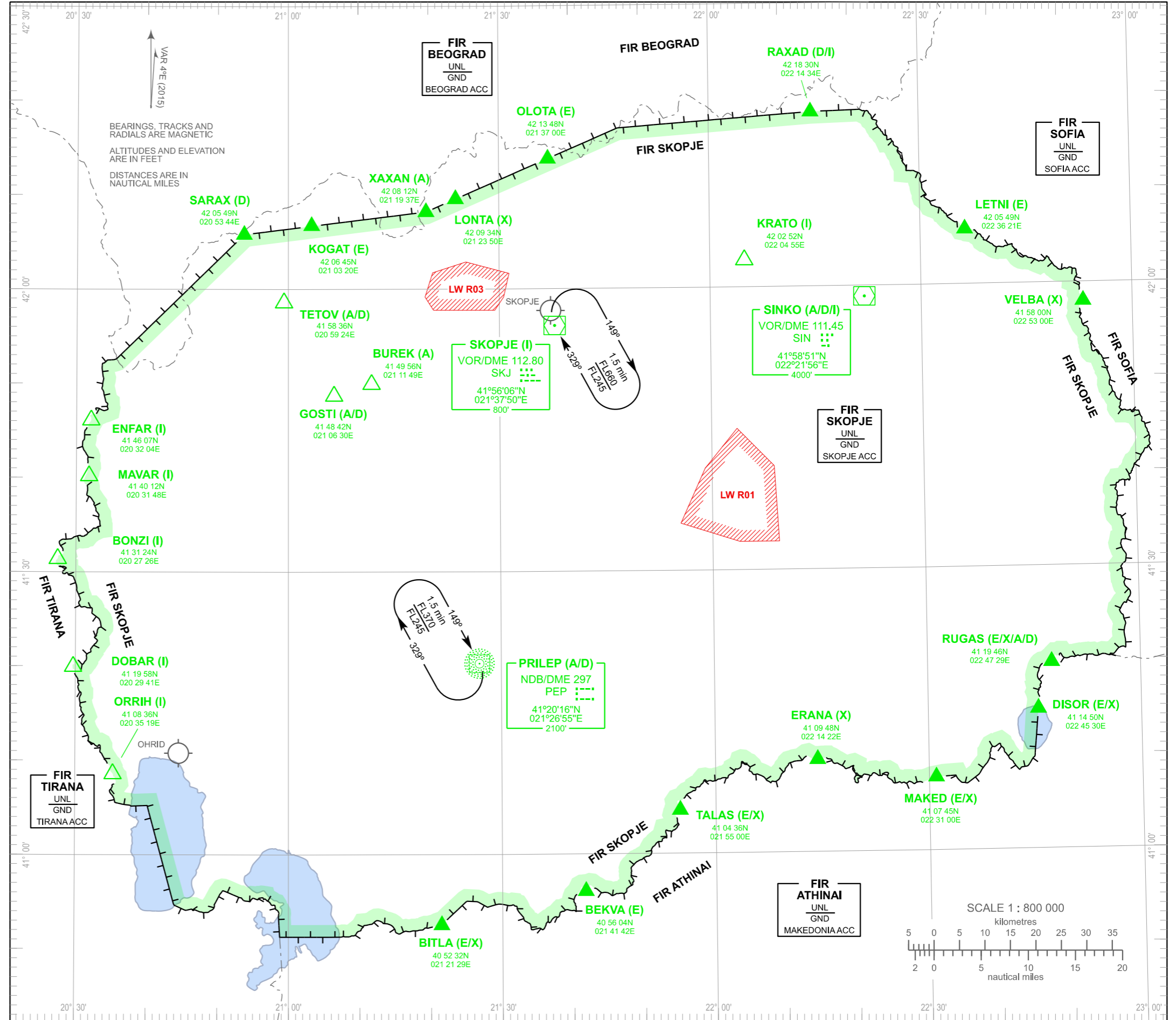
МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

Name-code designator	Coordinates	ATS route or other route	FRA Relevance	Remarks/Usage
OLOTA	421348N 0213700E	L603	E	ODD FL for entering aircraft
ORRIH	410836N 0203519E		I	SECSI FRA intermediate point
RAXAD	421830N 0221434E	L617, N128, N140, P36, T216, T261	D/I	SECSI FRA intermediate point
RUGAS	411946N 0224729E	L603, N128	E/X/A/D	EVEN FL for entering aircraft ODD FL for exiting aircraft
SARAX	420549N 0205344E	T215, T217, Y500	D	Entry point for departure LYPR/ BKPR only EVEN FL for entering aircraft
TALAS	410436N 0215500E	M22, M749, N130, N140, T217	E/X	EVEN FL for entering aircraft ODD FL for exiting aircraft
TETOV	415836N 0205924E	T198, T217	A/D	
VELBA	415800N 0225300E	T215, T343, P127	X	ODD FL for exiting aircraft
XAXAN	420812N 0211937E	T197, T218, T263	A	Arrival LYPR/BKPR ODD FL for exiting aircraft

Aerodrome	
Flight Information Region (FIR)	
FIR boundary	
Name of FIR	FIR SKOPJE
Upper Limit	UNL
Lower Limit	GND
Unit Providing Control Service	SKOPJE ACC
Free Route Airspace (FRA)	
FRA boundary	
FRA relevance of significant points	<p>(E) ENTRY POINT (X) EXIT POINT (A) ARRIVAL POINT (D) DEPARTURE POINT (I) INTERMEDIATE POINT</p>
Reporting Point (REP)	<p>Compulsory </p> <p>On request </p>
Restricted Airspace	<p>Identification of Area</p> <p>Nationality Letter</p> <p>P - Prohibited R - Restricted D - Danger</p> <p> LW R01</p>
Radio Navigation Aids (NAVAID)	<p>Non - directional Radio Beacon (NDB) </p> <p>Co - located VOR and DME Navigation Aids (VOR/DME) </p>
Identification for Radio Navigation Aids (NAVAID)	<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



CHANGE: ORRIH, BONZI, ENFAR and KRATO points introduced. DOBAR, MAVAR, SIN, BEKVA, RAXAD, SARAX and XAXAN FRA relevance of few points changed

INTENTIONALLY LEFT BLANK

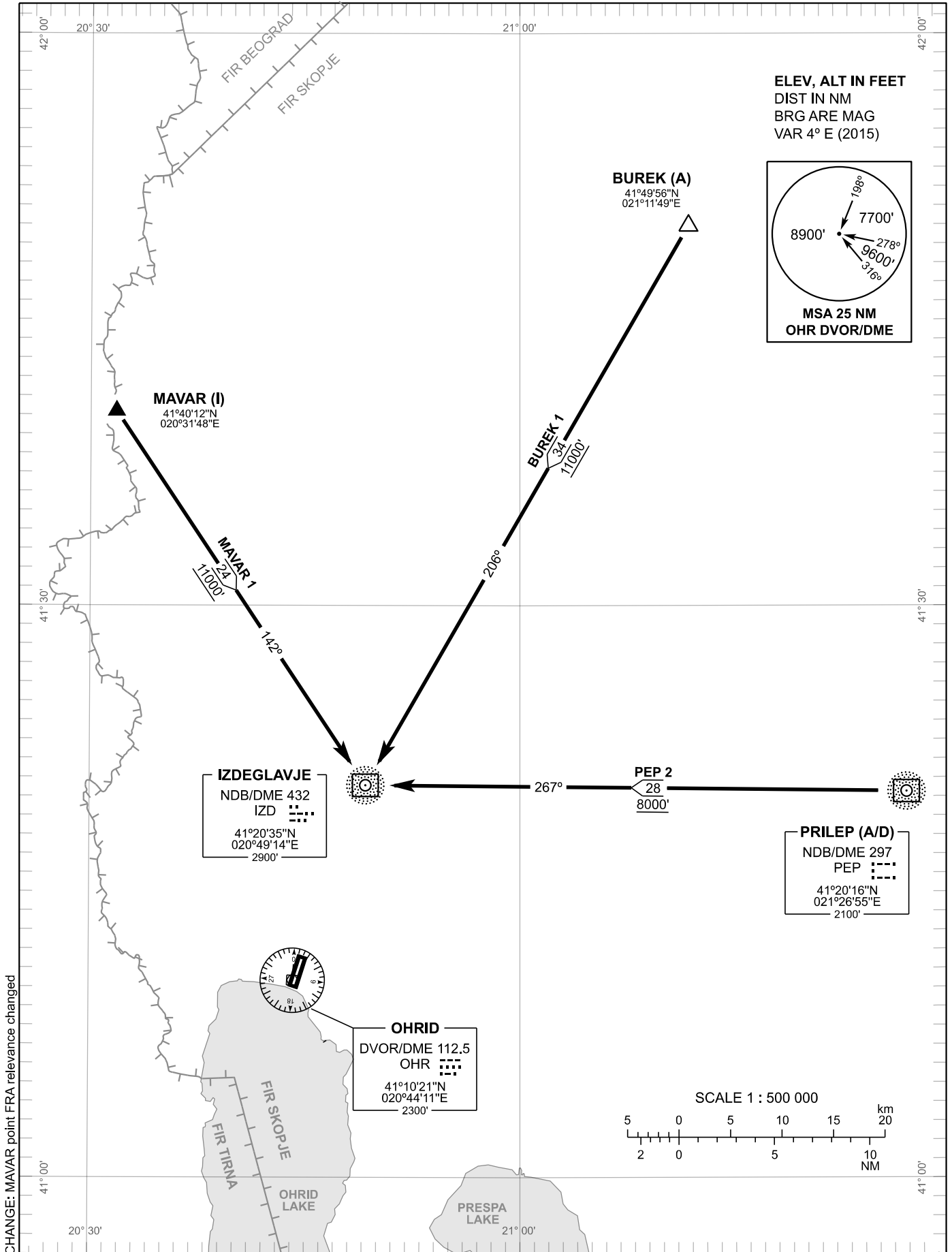
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 11000'

APP 119.200 TWR 119.200

OHRID / St. Paul the Apostle (LWOH) RWY 01

BUREK 1 MAVAR 1 PEP 2



INTENTIONALLY LEFT BLANK

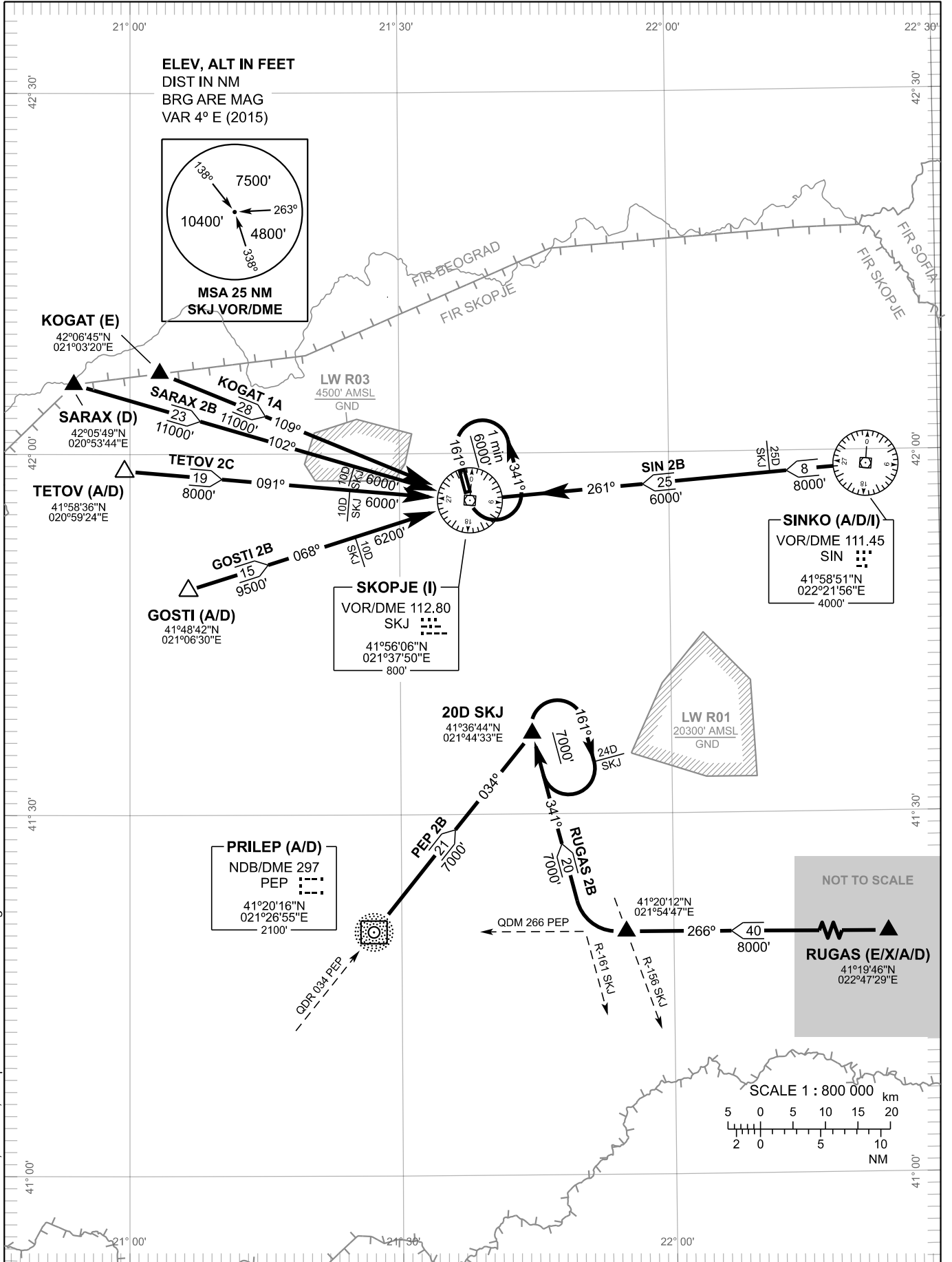
**STANDARD ARRIVAL CHART -
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE
11000'

TWR 118.500
APP 120.300
RADAR 120.300

**SKOPJE / SKOPJE Intl (LWSK)
RWY 34**

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



CHANGE: KOGAT, SARAX, SIN points FRA relevance changed

INTENTIONALLY LEFT BLANK

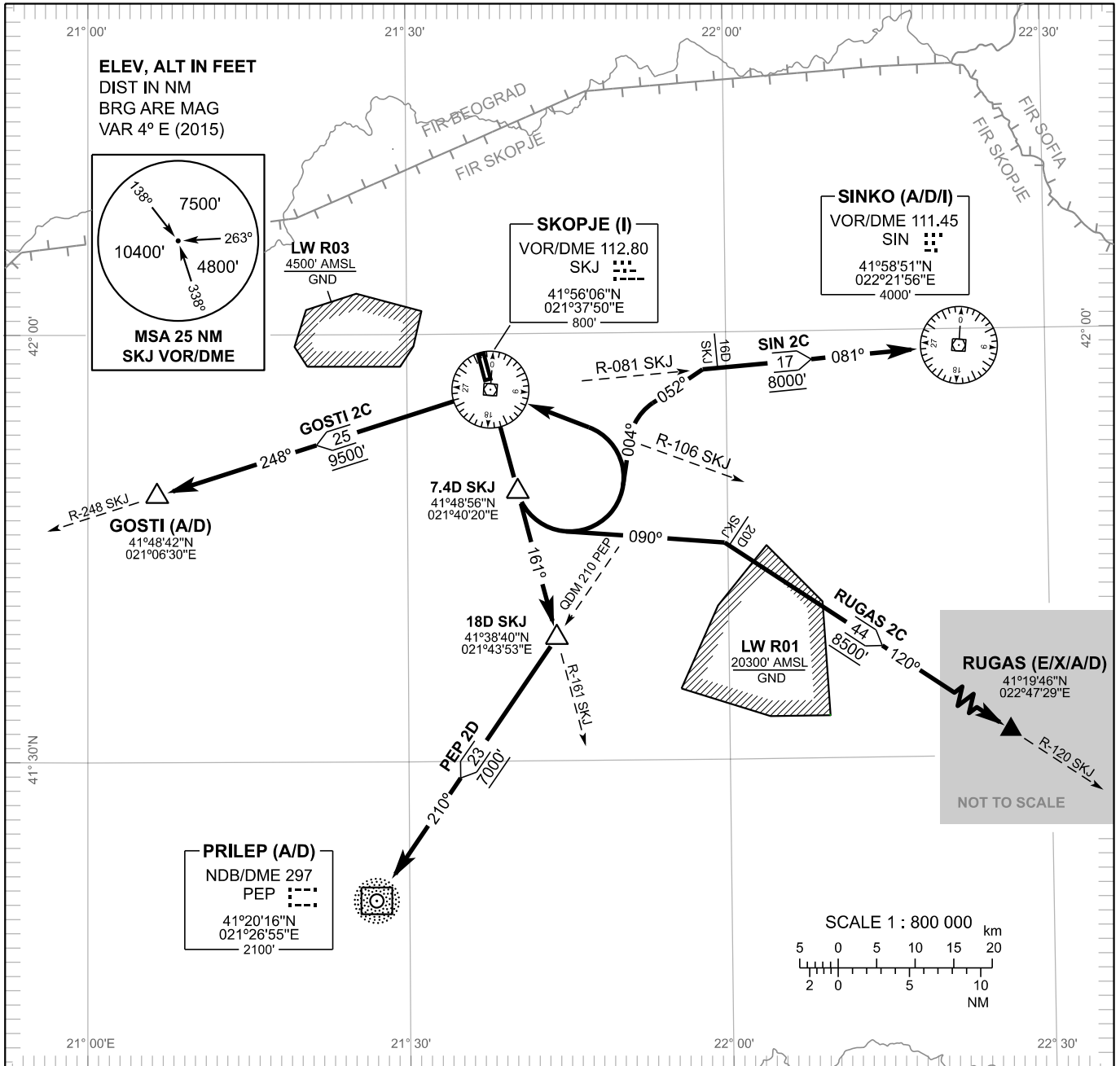
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
11000'

TWR 118.500
APP 120.300
RADAR 120.300

SKOPJE / SKOPJE Intl (LWSK)
RWY 16

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



CHANGE: SIN point FRA relevance changed and RUGAS point coordinates corrected

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

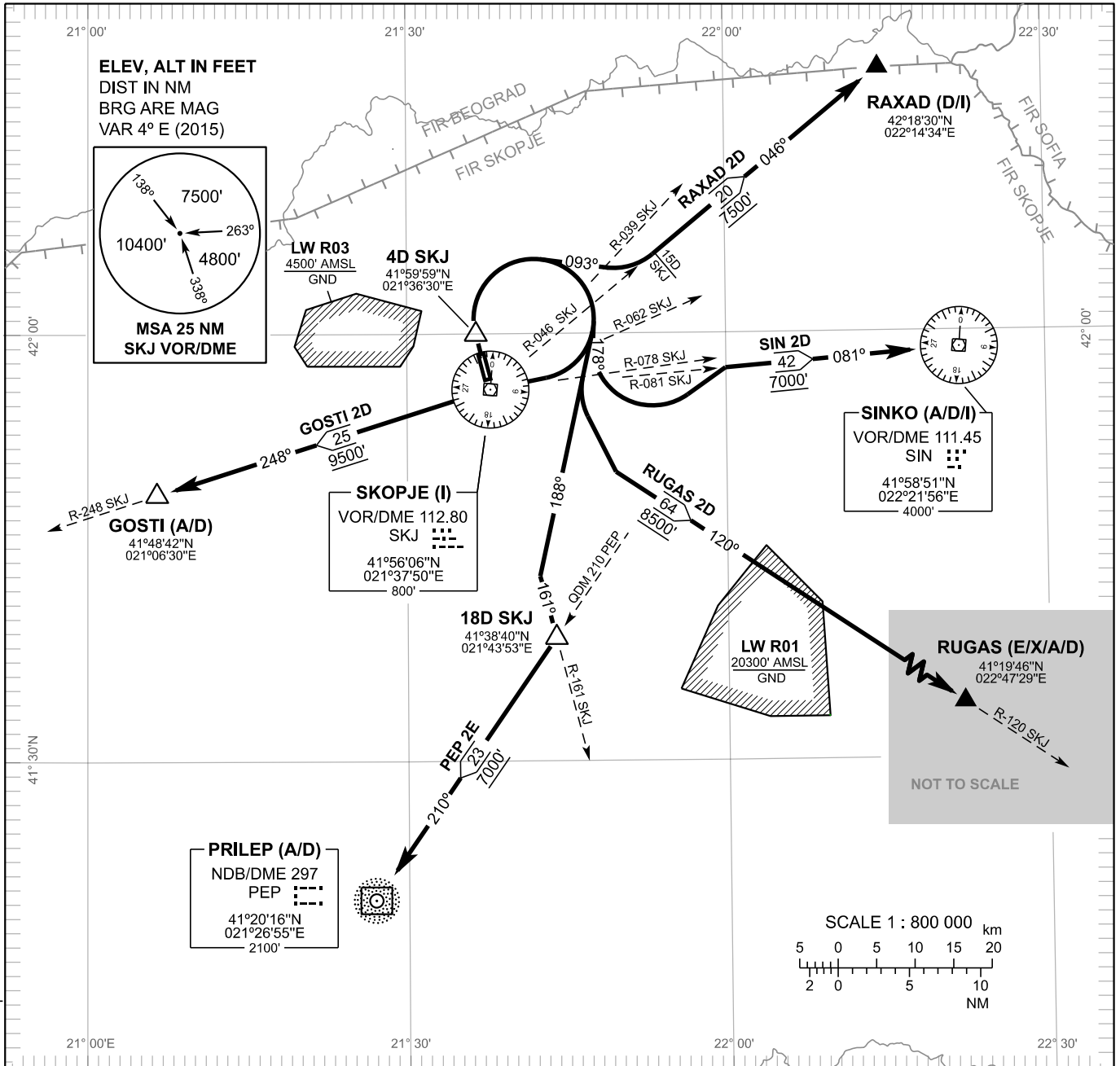
INTENTIONALLY LEFT BLANK

STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE	TWR 118.500
11000'	APP 120.300
	RADAR 120.300

SKOPJE / SKOPJE Intl (LWSK) RWY 34

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



CHANGE: RAXAD and SIN points FRA relevance changed and RUGAS point coordinates corrected

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