

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

ENR 1.3 Инструментални правила на летање**ENR 1.3 Instrument Flight Rules****ENR 1.3.1 Правила кои се применуваат за сите инструментални летови****ENR 1.3.1 Rules applicable to all IFR Flights**

1.3.1.1 Опрема на воздухоплов

1.3.1.1 Aircraft equipment

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

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 Минимум нивоа

1.3.1.2 Minimum Levels

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

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).

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

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 Промена од IFR лет во VFR лет

1.3.1.3 Change from IFR flight to VFR flight

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.

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.

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

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 Правила кои се применуваат на инструментални летови во рамките на контролиран воздушен простор.**ENR 1.3.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace**

1.3.2.1 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.

1.3.2.1 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.

1.3.2.2 SERA 8010 Минимуми за раздвојување

1.3.2.2 SERA 8010 Separation minima

Минимуми за раздвојување кои се користат помеѓу:

Separation minima used between:

- IFR цивилен воздухоплов и резервиран воздушен простор во кој оперират воздухоплови без екипаж;
- IFR цивилен воздухоплов и воздухоплов без екипаж во контролиран воздушен простор.

- IFR civil aircraft and reserved airspace intended for the operation of Unmanned Aircraft System (UAS);
- IFR civil aircraft and Unmanned Aircraft System (UAS) in controlled airspace.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

1. Минимумот за раздвојување на IFR цивилен воздухоплов од резервиран воздушен простор во кој оперираат воздухоплови без екипаж изнесува 1000ft вертикално над или под границата на тој воздушен простор или 1 NM латерално од границата на истиот.
2. Минимумот за раздвојување на IFR цивилен воздухоплов од резервиран воздушен простор (без екипаж) во контролиран воздушен простор надвор од зона, односно резервиран воздушен простор изнесува 2000ft или 5 NM латерално

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 1.3.4 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).

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

1.3.5.1 Применливост

1.3.5.1.1 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.

1.3.5.1.2 Време на применливост

24ч

1. The separation minima between IFR civil aircraft and reserved airspace for operation of Unmanned Aircraft System (UAS) is 1000ft bellow or above the vertical limits of the reserved airspace or 1NM lateral from the limits of the reserved airspace.
2. The separation minima between IFR civil aircraft and Unmanned Aircraft System (UAS) operating in controlled airspace outside of control zone i.e. reserved airspace is 2000ft or 5NM lateral.

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.

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 Applicability

1.3.5.1.1 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.

1.3.5.1.2 Time of Applicability

H24

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

1.3.5.1.3 Дефиниции

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 ATS 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 протоколот на воздушен сообраќај долж европската југоисточна оска 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 AIP-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 ATC 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.

1.3.5.1.3 Definitions

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.

1.3.5.1.4 Прекугранична примена

DFS FRA ќелија EDUU исток - SECSI FRA

Прекугранични FRA операции се дозволени над FL315 во периодот помеѓу 2230 - 0500 (2130 - 0400).

За време на применувањето на прекугранични FRA операции, не е задолжителна примената на граничните FRA меѓуточки.

За време на применувањето на прекугранични FRA операции, во рамките на SECSI FRA не е дозволена употреба на необјавени точки дефинирани со географски координати или со насока и оддалеченост.

FRAIT - SECSI FRA

Прекугранични FRA операции се дозволени над FL195 (долна граница на FRAIT).

За време на применувањето на прекугранични FRA операции, не е задолжителна примената на граничните FRA меѓуточки.

1.3.5.2 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.

1.3.5.1.4 Cross-border application

DFS FRA Cell EDUU East - SECSI FRA

Cross-border FRA operations are allowed above FL315 during the period 2230 - 0500 (2130 - 0400).

During cross-border FRA operations all boundary FRA intermediate points are not mandatory for flight planning.

During cross-border FRA operations the use of unpublished points, defined by geographical coordinates or by bearing and distance within SECSI FRA is not allowed.

FRAIT - SECSI FRA

Cross-border FRA operations are allowed above FL195 (lower limit of FRAIT).

During cross-border FRA operations all boundary FRA intermediate points are not mandatory for flight planning.

1.3.5.2 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.