

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

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

1.3.1.2 Минимум нивоа

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

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

1.3.1.3 Промена од IFR лет во VFR лет

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3.1.2 Minimum Levels

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

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

1.3.1.3 Change from IFR flight to VFR flight

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

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

1.3.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace

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

1.3.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

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

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

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

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

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

1.3.5.1 Подрачје на делување

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

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

1.3.5.2 Процедури на лет

1.3.5.2.1 Општо

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

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

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

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

1.3.5.2.2 Прелети

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

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

1.3.4 Rules applicable to IFR flights within the EUR RVSM airspace

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

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

1.3.5 Free route airspace general procedures

1.3.5.1 Area of application

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

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

1.3.5.2 Flight procedures

1.3.5.2.1 General

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

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

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

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

1.3.5.2.2 Overflying traffic

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

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

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

1.3.5.2.3 Пристигнување до/од терминалниот воздушен простор

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

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

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

1.3.5.2.4 Примена во прекуграничен воздушен простор

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

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

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

1.3.5.3 Резервирање на воздушен простор - посебни области

1.3.5.3.1 Повторно планирање на рутата со цел избегнување на посебните области

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

1.3.5.3.2 Одредување на екстензија на рута

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

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

1.3.5.2.3 Access to/from Terminal Airspace

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

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

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

1.3.5.2.4 Cross-Border Applications

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

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

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

1.3.5.3 Airspace reservation - special areas

1.3.5.3.1 Re-routing special areas

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

1.3.5.3.2 Promulgation of route extension

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3.5.5 Документ за расположивост на рути

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

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

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

1.3.5.5 Route availability document

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

INTENTIONALLY LEFT BLANK