ENR 1.3 SKRYDŽIŲ PAGAL PRIETAISUS TAISYKLĖS

ENR 1.3.1 VISIEMS IFR SKRYDŽIAMS TAIKOMOS TAISYKLĖS

Lietuvos Respublika vadovaujasi skrydžių pagal prietaisų taisyklėmis, nustatytomis Europos Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES, SERA) Nr. 923/2012.

Orlaivio įranga

Orlaivyje turi būti sumontuoti tinkami prietaisai ir navigacijos įranga pagal maršruto, kuriuo skrendama, reikalavimus ir atitinkanti oro operacijų teisės aktus. Skrydžių valdymo padalinys paskirs RNAV SID/STAR, remdamasis informacija apie atitinkamo orlaivio RNAV įrangą, nurodytą pateiktajame FPL.

Mažiausieji lygiai

Išskyrus kilimą ir tūpimą arba kai yra gautas ATC leidimas, skrydžiai pagal IFR leidžiami ne žemesniame skrydžio lygyje kaip:

1) 2 000 pėdų virš aukščiausios kliūties, esančios 8 km spinduliu nuo orlaivio buvimo vietos kalvotoje vietovėje ir kalnuose;

2) kitu atveju, negu aprašyta 1) punkte – 1 000 pėdų virš aukščiausios kliūties, esančios 8 km spinduliu nuo orlaivio buvimo vietos.

IFR skrydžio pakeitimas VFR skrydžiu

1) Orlaivis, skrendantis pagal IFR ir ketinantis skristi pagal VFR, privalo pranešti oro eismo paslaugų teikimo padaliniui, kad skrydis pagal IFR atšaukiamas, ir perduoti pakeitimus, kuriuos būtina padaryti pateiktajame skrydžio plane.
2) Jei orlaivis, skrendantis pagal IFR ir patekęs į vizualiąsias meteorologines sąlygas, gali tęsti savo skrydį pagal IFR, jeigu nenumatoma, kad ilgą laiką skrydis vyks arba ketinama skristi pastoviomis vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis.

EUR RVSM

Remiantis ICAO EUR regioninėmis papildomosiomis procedūromis (Dok. 7030/4 – EUR), EUR RVSM oro erdvėje ir aukščiau skrydžiai turi būti vykdomi pagal IFR taisykles.

Todėl Vilniaus UIR oro erdvėje skrydžių lygyje FL 290 ir aukščiau, kaip išdėstyta ENR 2.1, skrydžiai, kaip bendrasis oro eismas (GAT), turi būti vykdomi pagal IFR taisykles.

ENR 1.3 INSTRUMENT FLIGHT RULES

ENR 1.3.1 RULES APPLICABLE TO ALL IFR FLIGHTS

The Republic of Lithuania follows the instrument flight rules established in the European Commission Implementing Regulation (EU, SERA) No 923/2012.

Aircraft equipment

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with navigation equipment appropriate to the route to be flown and in accordance with applicable air operations legislation. Assignment by ATC of RNAV SIDs/STARs will be performed on the basis of individual aircraft RNAV equipment information, as indicated in the FPL.

Minimum levels

Except when necessary for take-off or landing, or when specifically authorised by ATC an IFR flight shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude:

1) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 2 000 FT above the highest obstacle located within 8 KM of the estimated position of the aircraft;
2) elsewhere than specified in 1) at a level which is at least 1 000 FT above the highest obstacle located within 8 KM of the estimated position of the aircraft.

Change from IFR flight to VFR flight

1) An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the IFR to compliance with the VFR shall notify the appropriate ATS unit specifically that the IFR flight is canceled and communicate hereto the changes to be made to its current flight plan.
2) When an aircraft operating under the IFR 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.

EUR RVSM

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

Therefore, flights operating as General Air Traffic (GAT) within the Vilnius UIR at or above FL290, as described in ENR 2.1, shall be conducted in accordance with the IFR.

©2012 ORO NAVIGACIJA

ENR 1.3.2 IFR SKRYDŽIAMS VALDOMOJOJE ORO ERDVĖJE TAIKOMOS TAISYKLĖS

IFR skrydžiams valdomojoje oro erdvėje taikomi Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012, 8 dalies reikalavimai.

IFR skrydis kreiseriniu skrydžio režimu valdomojoje oro erdvėje atliekamas kreiseriniame skrydžio lygyje, pasirinktame iš pateiktos kreiserinių lygių lentelės ENR 1.7, 5 skyriuje arba, jei skrydžio valdymo padalinys išdavė leidimą aukštėti kreiseriniu režimu tarp dviejų skrydžio lygių arba virš skrydžio lygio, pagal minėtą lentelę, pasirinkto(-ų) kreiserinių lygių pateiktą AIP

ENR 1.3.2 RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE

IFR flights shall comply with the provisions of the Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012, Section 8, when operated in controlled airspace.

An IFR flight operate in cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level, or, if authorized by ATC unit to employ cruise climb techniques, between two levels or above a level, selected from the table of cruising levels in ENR 1.7, section 5 except that correlation of levels to track prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in ATC clearances or specified in AIP.

ENR 1.3.3 IFR SKRYDŽIAMS NEVALDOMOJOJE ORO ERDVĖJE TAIKOMOS TAISYKLĖS

Kreiseriniai lygiai

IFR skrydis nevaldomojoje oro erdvėje horizontaliojo kreiserinio skrydžio režimu atliekamas jo kelią atitinkančiame kreiserinio skrydžio lygyje, kaip nurodyta kreiserinių lygių lentelėje ENR 1.7, 5 skyriuje.

Vykdant IFR skrydžius žemiau 3 000 pėdų (900 M) nevaldomojoje oro erdvėje horizontaliojo kreiserinio skrydžio aukščiai nuo MSL, kaip nurodyta kreiserinių lygių lentelėje ENR 1.7, 5 skyriuje, netaikomi, išskyrus atvejus, kai tokie skrydžiai vykdomi nustatytais oro eismo paslaugų teikimo maršrutais. IFR skrydžiai turi būti vykdomi ne žemesniame aukštyje nei nustatytas AMA. Valstybės orlaiviams, vykdantiems specialiąsias operacijas, nurodytas Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 4 straipsnio 1 dalyje, reikalavimas dėl skrydžių vykdymo ne žemiau AMA netaikomas, jeigu valstybės orlaivio naudotojas įvertino rizikas ir tokių skrydžių vykdymui nustatė procedūras skrydžių ir trečiųjų asmenų saugai užtikrinti.

Cruising levels

An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in the table of cruising levels in ENR 1.7, section 5.

Cruising flight levels outside of controlled airspace shall not be applied to IFR flights, as specified in the table of cruising levels in ENR 1.7, section 5, below 3 000 FT (900 M) above MSL, except for cases where such flights are operated on established ATS routes. IFR flights shall be conducted not below the prescribed AMA. For State aircraft carrying out special operations, specified in Implementing Regulation (EU) No. 923/2012, Article 4, Part 1, the requirement for flights not below AMA shall not be applied, if the State aircraft operator has assessed the risks and established procedures for such flights to ensure the safety of flights and third parties.

Ryšiai

Vykdant IFR skrydį nevaldomąja oro erdve draudžiamose, ribojimų ir pasienio zonose arba įskrendant į jas, klausomasi atitinkamais oro - žemės radijo ryšio kanalais perduodamos kalbinės informacijos ir prireikus užmezgamas abipusis radijo ryšys su oro eismo paslaugų teikimo padaliniu, teikiančiu skrydžių informacijos paslaugas.

Communications

An IFR flight operating outside controlled airspace but within or into prohibited, restricted zones or border area shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.

Pranešimai apie buvimo vietą

Vykdant IFR skrydį nevaldomąja oro erdve, kurioje pagal Lietuvos Respublikos organizavimo taisykles, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 taikomas reikalavimas klausytis atitinkamais oro - žemės radijo ryšio kanalais perduodamos kalbinės informacijos ir prireikus užmegzti abipusį radijo ryšį su oro eismo paslaugų teikimo padaliniu, teikiančiu skrydžio informacijos paslaugas, privaloma pranešti apie orlaivio buvimo vietą, kaip nurodyta SERA.8025 dalies reikalavimuose valdomiesiems skrydžiams.

Vykdant IFR skrydį nevaldomosios oro erdvės pasienio zonoje pranešimai skrydžių informacijos paslaugų teikimo padaliniui apie orlaivio buvimo vietą turi būti teikiami kas 10 minučių. Šis reikalavimas netaikomas valstybės orlaiviams nevaldomosios oro erdvės pasienio zonoje.

Position Reports

An IFR flight operating outside controlled airspace and required by the Resolution No 285 of the Government of the Republic of Lithuania to maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service, shall report position as specified for controlled flights in SERA.8025.

An IFR flight operating in the border area in uncontrolled airspace shall report aircraft's position to the flight information service unit every 10 minutes. This requirement shall not apply to State aircraft in the border area in uncontrolled airspace.

©2012 ORO NAVIGACIJA

ENR 1.3.4 LAISVŲ MARŠRUTŲ ORO ERDVĖJE (FRA) TAIKOMOS BENDROSIOS PROCEDŪROS

1 Taikymo sritis

Laisvų maršrutų oro erdvė yra naudojama Vilniaus FIR/UIR nuo FL 095 iki FL 660 24 valandas per parą kaip BALTIC FRA dalis (BALTIC FAB laisvų maršrutų oro erdvė).

BALTIC FRA apima Varšuvos FIR ir Vilniaus FIR/UIR. BALTIC FRA taikymą kertant sienas žr. punktą 3.4.

2 Specialiųjų terminų žodynas

Laisvų maršrutų oro erdvė (FRA) – tam tikra oro erdvė, kurioje naudotojai gali laisvai planuoti maršrutą tarp nustatytų įskridimo ir išskridimo taškų, turėdami galimybę pasirinkti maršrutą per tarpinius (paskelbtus ir nepaskelbtus) pagrindinius taškus.

FRA atskridimo jungiamasis taškas (A) – paskelbtas pagrindinis taškas, iki kurio leidžiama vykdyti FRA operacijas atskrendantiems į tam tikrus aerodromus orlaiviams.

FRA išskridimo jungiamasis taškas (D) – paskelbtas pagrindinis taškas, nuo kurio leidžiama vykdyti operacijas išskrendantiems iš tam tikrų aerodromų orlaiviams.

Horizontalusis patekimo į FRA taškas (E) – paskelbtas FRA oro erdvės horizontalios ribos pagrindinis taškas, nuo kurio leidžiama vykdyti operacijas.

Horizontalusis išėjimo iš FRA taškas (X) – paskelbtas horizontalios FRA oro erdvės ribos pagrindinis taškas, iki kurio leidžiama vykdyti operacijas.

FRA tarpinis taškas (I) – paskelbtas arba nepaskelbtas pagrindinis taškas, nustatytas pagal geografines koordinates arba pelengą ir nuotolį, per kurį leidžiama vykdyti FRA operacijas.

Maršrutų prieinamumo dokumentas (RAD) – bendras informacinis dokumentas, kurį sudaro maršrutų ir eismo orientavimo strategija, procedūros ir aprašymas. Taip pat į jį įtraukta maršrutų tinklo ir laisvų maršrutų oro erdvės naudojimo taisyklės ir prieinamumas.

Pagrindinis taškas – nustatyta geografinė vieta, naudojama ATS maršrutui arba orlaivio skrydžio keliui nustatyti bei kitiems navigacijos ir OEP teikimo tikslams.

Pastaba. Yra trys pagrindinių taškų kategorijos: antžeminė navigacinė priemonė, sankirta ir maršruto taškas. Šio apibrėžimo kontekste sankirta yra pagrindinis taškas, išreikštas radialais, pelengu ir / arba atstumu nuo antžeminės navigacinės priemonės.

Specialiosios veiklos oro erdvė (SUA) – bendras terminas, vartojamas oro erdvės apimtims, skirtoms konkrečioms operacijoms, pavyzdžiui, kariniams mokymams, pratyboms ir tokio pobūdžio operacijoms, kad kitiems orlaiviams, nedalyvaujantiems toje veikloje, gali būti taikomi būtini oro erdvės apribojimai. Tai gali apimti, tuo neapsiribojant, ribojamas, pavojingas ir draudžiamas zonas arba laikinai rezervuotas zonas (TRA).

ENR 1.3.4 FREE ROUTE AIRSPACE (FRA) GENERAL PROCEDURES

1 Area of application

FRA is available in VILNIUS FIR/UIR from FL 095 to FL 660 on H24 basis as part of BALTIC FRA (BALTIC FAB Free Route Airspace).

The BALTIC FRA includes the FRAs within WARSZAWA FIR and VILNIUS FIR/UIR. For BALTIC FRA cross-border applications see paragraph 3.4.

2 Glossary of terms

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 and unpublished) significant points. Within this airspace remain subject to air traffic control.

FRA Arrival Connecting Point (A) - a published Significant point to which FRA operations are allowed for arriving traffic to specific aerodromes.

FRA Departure Connecting Point (D) - a published Significant point from which FRA operations are allowed for departing traffic from specific aerodromes.

FRA Horizontal Entry Point (E) - a published Significant point on the horizontal boundary of the FRA area from which operation is allowed.

FRA Horizontal Exit Point (X) - a published Significant point on the horizontal boundary of the FRA area to which operation is allowed.

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.

Route Availability Document (RAD) - a common reference document containing the policies, procedures and description for route and traffic orientation. It also includes route network and free route airspace utilisation rules and availability.

Significant Point - a specified geographical location used in defining an ATS route or the flight path of an aircraft and for other navigational and ATS purposes.

Note. There are three categories of significant points: ground-based navigation aid, intersection and way point. In the context of this definition, intersection is a significant point expressed as radials, bearings and/or distances from ground based navigation aids.

Special Use Airspace (SUA) - a generic term used for airspace volumes designated for specific operations, such as military training, exercises and operations, of a nature such that required limitations on airspace access may be imposed on other aircraft not participating in those activities. These may include, but are not limited to, restricted, danger and prohibited areas or temporary reserved areas (TRA).

3 Skrydžių procedūros

3.1 Bendroji dalis

FRA oro erdvėje visi orlaiviai, išskyrus valstybės orlaivius, turi atitikti orlaivio įrangai keliamus reikalavimus, paskelbtus GEN 1.5.

FRA oro erdvėje naudotojai gali planuoti pasirinktas skrydžio trajektorijas, naudodami pagrindinius taškus, paskelbtus ENR 4.4 ir / arba maršruto radionavigacijos įrenginius, paskelbtus ENR 4.1. Aktyvuotos SUA apskridimui, orlaivių naudotojai (AOs) gali planuoti skrydžio trajektorijas, naudodami tarpinius taškus. Maršruto ruožai tarp pagrindinių taškų yra žymimi nurodant „DCT“ (tiesiai).

FRA oro erdvėje pagrindiniais taškais yra laikomi horizontalieji patekimo į FRA, horizontalieji išėjimo iš FRA, FRA tarpiniai, FRA atskridimo jungiamieji ir FRA išskridimo jungiamieji taškai, kaip aprašyta ENR 4.4. Visos maršruto radijo navigacinės priemonės, paskelbtos ENR 4.1, yra laikomos FRA tarpiniais arba FRA atskridimo / išskridimo taškais.

FRA oro erdvėje nebus ribojamas DCT maršruto ruožų ilgis ir skaičius.

Tinkami (FRA operacijoms) yra tie skrydžiai VILNIAUS FIR/UIR, kurių planuota dalinė arba visa trajektorija yra virš FL 095.

3.2 Perskridimai

Perskridimų atvejais turi būti planuojama skristi tiesiai tarp horizontaliųjų patekimo į FRA, horizontaliųjų išėjimo iš FRA ir FRA tarpinių taškų.

3.3 Įskridimas į (išskridimas iš) aerodromo skrydžių valdymo rajoną (-o)

Skrydžiai į oro uostus, esančius VILNIAUS FIR/UIR, ir skrydžiai iš tų oro uostų yra tinkami laisvų maršrutų operacijoms vykdyti ir yra planuojami, remiantis toliau nurodytais punktais.

Jeigu išskrendama iš oro uosto, kuriame yra paskelbtos standartinės išskridimo pagal prietaisus (SIDs) procedūros, išskrendančių orlaivių skrydžiai planuojami tiesiai nuo SID galutinio maršruto taško iki horizontaliojo išėjimo iš FRA taško.

Jeigu atskrendama į oro uostą, kuriame yra paskelbtos atskridimo pagal prietaisus (STARs) procedūros arba pereinamosios procedūros, atskrendančių orlaivių skrydžiai planuojami tiesiai nuo horizontaliojo patekimo į FRA taško iki STAR pradinio maršruto taško arba aerodromo radijo navigacinės priemonės.

SID/STAR procedūros arba pereinamosios procedūros skrydžių planų (FPLs) maršruto lauke gali būti nežymimos.

Jeigu nėra paskelbtų STARs procedūrų, skrydžiai planuojami tiesiai (DCT) nuo horizontaliojo patekimo į FRA taško iki aerodromo radijo navigacinės priemonės.

Jeigu nėra paskelbtų SIDs procedūrų, skrydžiai planuojami tiesiai (DCT) nuo aerodromo radijo navigacinės priemonės iki horizontaliojo išskridimo iš FRA taško.

3 Flight Procedures

3.1 General

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

Within FRA airspace users will be able to plan user-preferred trajectories using significant points published in ENR 4.4 and/or ENR 4.1 Radio navigation aids - en-route, respectively. For avoiding active SUA AOs are allowed to plan their trajectories using intermediate points. Segments between the significant points shall be defined by means of DCT (Direct) instructions.

Within FRA, significant points are considered as FRA horizontal entry, FRA horizontal exit, FRA intermediate, FRA arrival connecting and FRA departure connecting points, as described in ENR 4.4. All Radio navigation aids - en-route published in ENR 4.1 are considered as FRA intermediate or FRA arrival / departure connecting points.

Within FRA, there will be no limitations on the length / number of DCT.

Eligible flights are those operating within VILINUS FIR/UIR whose planned trajectory a partially or entirely above FL 095.

3.2 Overflying Traffic

Overflight traffic shall be planned directly between FRA horizontal entry, FRA horizontal exit and FRA intermediate points.

3.3 Access to/from Terminal Airspace

Flights arriving at or departing from airports located within VILNIUS FIR/UIR are eligible for free route operations and shall be planned in accordance with the paragraphs below.

In case of departing flight from an airport where standard instrument departures procedures (SIDs) are published, departing flights shall be planned directly from the SID final way point to the FRA horizontal exit point.

In case of arriving flight to an airport where standard instrument arrival procedures (STARs) or transition procedures are published, arriving flights shall be planned directly from the FRA horizontal entry point to the STAR initial way point or aerodrome’s radio navigation aid.

The SID/STAR or transition procedures might not be indicated in the field route of FPLs.

Where STARs are not published, the flights shall be planned DCT from the FRA horizontal entry point to the aerodrome’s radio navigation aid.

Where SIDs are not published, the flights shall be planned DCT from the aerodrome’s radio navigation aid to the FRA horizontal exit point to.

©2012 ORO NAVIGACIJA

3.4 Taikymas kertant sienas

Įskridimas į FRA ir išskridimas iš FRA planuojamas tik naudojant paskelbtus horizontaliuosius patekimo į FRA ir horizontaliuosius išėjimo iš FRA taškus.

FRA oro erdvės naudotojai galės kirsti VILNIUS FIR/UIR ribas skrisdami, iš anksto suderintu su oro eismo paslaugų teikėju, DCT maršrutu.

Planuoti DCT ruožus, kertant VILNIUS FIR/UIR sieną (DCT kertant sienas), leidžiama 24 val. per parą BALTIC FRA oro erdvėje. Suplanuoti DCTs turėtų būti tarp susijusių valstybių pagrindinių FRA taškų.

Neleidžiama planuoti DCT ruožų, iš dalies esančių už šoninių FRA ribų (kelių pakartotinių įskridimų ruožai).

Neleidžiama planuoti DCT ruožų mažesniame negu 5 jūrmylės nuotolyje nuo FRA ribos.

3.4 Cross-Border Applications

Entry and exit from the FRA shall be planned using the published FRA horizontal entry and FRA horizontal exit points only.

FRA airspace users will be able to cross VILNIUS FIR/UIR boundary on DCT routing on pre-coordinated by the air traffic service provider route.

The planning of DCT segments across VILNIUS FIR/UIR borders (cross-border DCT) is allowed H24 only within BALTIC FRA. The planned cross-border DCTs shall be between FRA significant points of affected countries.

The planning of DCT segments that are partially outside the lateral limits of FRA (multiple re-entry segments) is not allowed.

The planning of DCT segments closer than 5 NM to the FRA border is not allowed.

4 Specialiosios veiklos oro erdvė - SUA

Maršruto pakartotinis parinkimas siekiant išvengti SUA elementų

Orlaivių naudotojams leidžiama planuoti skrydžio trajektorijas FRA oro erdvėje, vengiant veikiančios SUA – naudojant tarpinius taškus.

Maršruto pratęsimo skelbimas

Tuo atveju, kai yra galimybė kirsti aktyvuotos SUA, bus taikomas taktinis radiolokacinis nukreipimas sutrumpinti suplanuotam maršrutui. Kartais taktinį radiolokacinį nukreipimą galima taikyti, siekiant užtikrinti papildomą saugos ribą tarp paskelbtų SUA elementų ribų ir orlaivių trajektorijų. Manoma, kad šiais atvejais maršrutas pailgės 5 jūrmylių arba mažesniu nuotoliu.

Įtraukiamo į skrydžio planą maksimalus DCT nuotolio apribojimas nebus taikomas.

4 Special Use Airspace - SUA

Re-routing SUA

AOs are allowed to plan their trajectories inside FRA avoiding active SUA using intermediate points.

Promulgation of route extension

In the case there is availability to cross the active SUA tactical radar vectoring will be applied for shortcut of the planned route. Occasionally tactical radar vectoring can be applied in order to ensure additional safety margin between published SUA boundaries and aircraft trajectories. The expected route extension in these cases is 5 NM or less.

Restrictions on the maximum DCT distance inserted in the flight plan will not be enforced.

5 Skrydžio lygių (FL) orientavimo sistema

Kreiserinių lygių kryptį (LYGINĖ arba NELYGINĖ) privaloma pasirinkti, atsižvelgiant į skrydžio lygio kryptį, būtiną perskrendant horizontaliuosius patekimo į FRA ir horizontaliuosius išėjimo iš FRA taškus, kaip parodyta lentelėje:

Kreiserinių lygių kryptys FRA oro erdvėje

5 Flight Level Orientation System

The direction of cruising levels (EVEN or ODD) must be chosen depending on the direction of flight level required over the FRA horizontal entry and FRA horizontal exit points as described in the following table:

Directions of Cruising levels within FRA

FL perskrendant įskridimo į FRA tašką ***FLs over FRA entry point***	**FL perskrendant išskridimo iš FRA tašką** ***FLs over FRA exit point***	**FL FRA oro erdvėje** ***FLs inside FRA***
LYGINIS/*EVEN*	LYGINIS/*EVEN*	LYGINIAI FL visiems DCT ruožams/*EVEN FLs for all DCT segments*
NELYGINIS/*ODD*	NELYGINIS/*ODD*	NELYGINIAI FL visiems DCT ruožams/*ODD FLs for all DCT segments*
LYGINIS/*EVEN*	NELYGINIS/*ODD*	LYGINIO FL keitimą į NELYGINĮ FL privaloma planuoti FRA oro erdvėje/ *A change from EVEN to ODD FLs must be planned inside FRA*
NELYGINIS/*ODD*	LYGINIS/*EVEN*	NELYGINIO FL keitimą į LYGINĮ FL privaloma planuoti FRA oro erdvėje/ *A change from ODD to EVEN FLs must be planned inside FRA*

Pastaba. Laikoma, kad IFR kreiseriniai lygiai, kurių magnetinio kelio linija nuo 000 laipsnių iki 179 laipsnių, yra NELYGINĖS krypties, tuo tarpu, kai IFR kreiseriniai lygiai, kurių magnetinio kelio linija nuo 180 laipsnių iki 359 laipsnių, yra LYGINĖS krypties, kaip parodyta kreiserinių lygių lentelėje ENR 1.7.

Greičio ir lygio keitimui FRA oro erdvėje skrydžio plano FPL 15 dalyje orlaivių naudotojai gali naudoti FRA tarpinius taškus (I).

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.

For speed and level changes within FRA in FPL Item 15, operators may use FRA Intermediate Points (I).

Atskrendantys į aerodromus, esančius VILNIAUS FIR/UIR, orlaiviai gali planuoti nuo:

- horizontaliojo patekimo į FRA taško (E) arba FRA tarpinio taško (I)
  iki
- FRA atskridimo jungiamojo taško (A)
- maršruto taško reikiamu atstumu nuo aerodromo pagal RAD Annex 3A - General AD Conditions (Bendrosios AD sąlygos), jei nėra tinkamo STAR ar nereikalaujama jungiamojo taško.

Išskrendantys iš aerodromų, esančių VILNIAUS FIR/UIR, orlaiviai gali planuoti nuo:

- FRA išskridimo jungiamojo taško (D) arba
- maršruto taško reikiamu atstumu nuo aerodromo pagal RAD Annex 3A - General AD Conditions (Bendrosios AD sąlygos), jei nėra tinkamo SID ar nereikalaujama jungiamojo taško
  iki
- FRA tarpinio taško (I) arba
- horizontaliojo išėjimo iš FRA taško (X).

6 Maršrutų prieinamumo dokumentas (RAD)

Visi FRA suvaržymai, išimtys ir apribojimai, jei tokių būtų, bus publikuojami RAD dokumente ir skelbiami ENR 1.10.

Arriving traffic to aerodromes within VILNIUS FIR/UIR may plan from:

- a FRA Horizontal Entry Point (E) or a FRA Intermediate Point (I)
  to
- a FRA Arrival Connecting Point (A)
- a waypoint within a required distance from the aerodrome according to the RAD Annex 3A - General AD Conditions if no suitable STAR is available or there is no requirement for a connecting point.

Departing traffic from aerodromes within VILNIUS FIR/UIR may plan from:

- a FRA Departure Connecting Point (D) or
- a waypoint within a required distance from the aerodrome according to the RAD Annex 3A - General AD Conditions if no suitable SID is available or there is no requirement for a connecting point
  to
- a FRA Intermediate Point (I) or
- a FRA Horizontal Exit Point (X).

6 Route Availability Document (RAD)

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

©2012 ORO NAVIGACIJA