ORO NAVIGACIJA

+370 706 94613
www.ans.lt
@ ais@ans.lt

LIETUVOS RESPUBLIKA
REPUBLIC OF LITHUANIA

Oro Navigacija AB
Oro navigacijos informacijos skyrius
Aeronautical Information Service
Balio Karvelio Str. 25
LT-02184 Vilnius, Lithuania

AIC: A 03/25

Effective date: 20 MAR 2025
Publication date: 13 MAR 2025

A 03. MAŽIAUSI SKIRSTYMO DYDŽIAI VILNIUS FIR/UIR

Pakeičia / *Replaces* AIC: A 005/2024
Panaikina / *Cancels* AIC: NIL

Šiame oro navigacijos informacijos aplinkraštyje pateikti oro eismo paslaugų teikėjo taikomi mažiausi skirstymo dydžiai Vilniaus skrydžių informacijos regione ir viršutiniame skrydžių informacijos regione (VILNIUS FIR/UIR), patvirtinti Viešosios įstaigos Transporto kompetencijų agentūros direktoriaus 2022 m. birželio 29 d. įsakymu Nr. 2-78.

VILNIAUS SKRYDŽIŲ INFORMACIJOS REGIONE IR VIRŠUTINIAME SKRYDŽIŲ INFORMACIJOS REGIONE ORO EISMO PASLAUGŲ TEIKĖJO TAIKOMI MAŽIAUSI SKIRSTYMO DYDŽIAI

Vilniaus skrydžių informacijos regiono (toliau – FIR) ir viršutinio skrydžių informacijos regiono (toliau – UIR) oro erdvėje oro eismo paslaugų teikėjo taikomi mažiausi skirstymo dydžiai:

Mažiausi horizontaliojo radiolokacinio skirstymo tarp atpažintų valdomų orlaivių dydžiai

1. Mažiausi horizontaliojo radiolokacinio skirstymo tarp atpažintų valdomų orlaivių dydžiai:

1.1 nuo 660 skrydžio lygio (toliau – SL) įskaitytinai iki 95 SL – 5 jūrmylės;

1.2 nuo 95 SL įskaitytinai iki skrydžių valdymo stebėjimo mažiausio absoliutaus aukščio (angl. ATC Surveillance Minimum Altitude) įskaitytinai – 3 jūrmylės. Šio papunkčio reikalavimas netaikomas aerodromų skrydžių valdymo zonose (angl. Aerodrome Control Zone, CTR).

Valkčio turbulencijos skirstymo taikymas ir mažiausi valkčio turbulencijos skirstymo dydžiai

Valkčio turbulencijos skirstymo taikymas

2. Atsižvelgiant į Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo SERA.8012 dalį ir Reglamento (ES) 2017/373 IV dalies ATS.TR.220 dalį, orlaiviams artėjimo tūpti ir išskridimo skrydžio fazėse skrydžių valdymo tarnybos taiko 4 ir 5 punktuose nurodytus mažiausius valkčio turbulencijos skirstymo dydžius (pagal atstumą arba pagal laiką), esant bet kuriai iš šių aplinkybių:

2.1 orlaivis skrenda tiesiai paskui kitą orlaivį tame pačiame absoliučiajame aukštyje arba mažiau kaip 300 metrų (1000 pėdų) žemiau jo;

A 03. SEPARATION MINIMA WITHIN VILNIUS FIR/UIR

This aeronautical information circular presents separation minima applied by air navigation service provider within the Vilnius Flight Information Region and Upper Flight Information Region (VILNIUS FIR/UIR), approved by the order No. 2-78 of 29 June 2022 of the Director of Transport Competence Agency.

SEPARATION MINIMA FOR APPLICATION BY AIR NAVIGATION SERVICE PROVIDER WITHIN VILNIUS FLIGHT INFORMATION REGION AND UPPER FLIGHT INFORMATION REGION

In the airspace of Vilnius Flight Information Region (hereinafter referred to as FIR) and Upper Flight Information Region (hereinafter referred to as UIR) air navigation service provider applies the following separation minima:

Horizontal radar separation minima between identified controlled aircraft

1. Horizontal radar separation minima between identified controlled aircraft:

1.1 from flight level 660 (hereinafter referred to as FL) inclusive to FL 095 – 5 nautical miles;

1.2 from FL 095 to ATC surveillance minimum altitude inclusive – 3 nautical miles. The requirement of this Subitem shall not be applicable within aerodrome control areas (CTR).

Application of wake turbulence separation and wake turbulence separation minima

Application of wake turbulence separation

2. Taking into consideration Paragraph SERA.8012 of the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No. 923/2012 and ATS.TR.220 of part IV to Regulation (EU) No. 2017/373, air traffic control units shall apply wake turbulence separation minima (by distance or by time) indicated under item 4 and 5 of this order to aircraft in the approach and departure phases of flight in any of the following circumstances:

2.1 an aircraft is operating directly behind another aircraft at the same altitude or less than 300 M (1000 FT) below it;

©2012 ORO NAVIGACIJA

2.2 abu orlaiviai naudojasi tuo pačiu kilimo ir tūpimo taku (toliau – KTT) arba lygiagrečiais KTT, kuriuos skiria mažiau nei 760 metrų (2500 pėdų);

2.3 orlaivis kerta ką tik praskridusio kito orlaivio trajektoriją tame pačiame absoliučiajame aukštyje arba mažiau kaip 300 metrų (1000 pėdų) žemiau jo.

3. Punktas 2 netaikomas:

3.1 atskrendantiems orlaiviams, vykdantiems skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VST) ir tūpiantiems tame pačiame KTT, kaip ir prieš juos tūpiantys sunkieji ir vidutiniai orlaiviai;

3.2 atskrendantiems orlaiviams, vykdantiems skrydžius pagal prietaisus, kai jie atlieka vizualųjį artėjimą, jei šis orlaivis praneša stebintis priekyje esantį orlaivį vizualiai ir jam yra nurodyta stebėti ir pačiam savarankiškai laikytis saugaus atstumo nuo priekyje esančio orlaivio;

3.3 Papunkčiuose 3.1 ir 3.2 nurodytais atvejais skrydžių valdymo tarnybos turi įspėti orlaivio pilotą apie valkčio turbulencijos keliamą pavojų.

Mažiausi radiolokacinio valkčio turbulencijos skirstymo dydžiai pagal atstumą

4. Artėjimo tūpti ir išskridimo skrydžio fazėse orlaiviams taikomi mažiausi radiolokacinio valkčio turbulencijos skirstymo dydžiai pagal atstumą:

2.2 both aircraft are using the same runway (hereinafter referred to as RWY) or parallel RWY separated by less than 760 M (2500 FT);

2.3 an aircraft is crossing behind another aircraft at the same altitude or less than 300 M (1000 FT) below it.

3. Item 2 shall not apply:

3.1 to arriving VFR flights and landing on the same RWY as the preceding heavy and medium aircraft;

3.2 to arriving IFR flights executing visual approach when the aircraft reports visual observation of the preceding aircraft in sight and is instructed to follow and maintain own separation from that aircraft;

3.3 in the cases indicated under Sub-items 3.1 and 3.2, the air traffic control unit issue caution for wake turbulence.

Radar distance-based wake turbulence separation minima

4. Radar distance-based wake turbulence separation minima applied to aircraft in the approach and departure phases:

Skrendantis priekyje orlaivis ***Preceding aircraft***	**Skrendantis paskui orlaivis** ***Succeeding aircraft***	**Mažiausi radiolokacinio valkčio turbulencijos skirstymo dydžiai pagal atstumą** ***Distance-based wake turbulence separation minima***
Sunkusis/*Heavy*	Sunkusis/*Heavy*	4 NM
	Vidutinis/*Medium*	5 NM
	Lengvasis/*Light*	6 NM
Vidutinis/*Medium*	Lengvasis/Light	5 NM

Mažiausi neradiolokacinio valkčio turbulencijos išilginio skirstymo dydžiai pagal laiką

5. Artėjimo tūpti ir išskridimo skrydžio fazėse orlaiviams taikomi mažiausi neradiolokacinio valkčio turbulencijos išilginio skirstymo dydžiai pagal laiką:

5.1 artėjantiems tūpti orlaiviams, tūpiantiems paskui sunkiuosius arba vidutinius orlaivius, taikomi šie mažiausi skirstymo dydžiai pagal laiką:

5.1.1 vidutiniams, tūpiantiems paskui sunkiuosius – 2 minutės, išskyrus 3 punkte nurodytus atvejus;

5.1.2 lengviesiems, tūpiantiems paskui sunkiuosius arba vidutinius – 3 minutės, išskyrus 3 punkte nurodytus atvejus;

5.1.3 kai lengvasis arba vidutinis orlaivis tūpia po artėjimą mažame aukštyje arba pakartotinį artėjimą tūpti vykdančio sunkiojo orlaivio, arba lengvasis orlaivis tūpia po artėjimą mažame aukštyje arba pakartotinį artėjimą tūpti vykdančio vidutinio orlaivio, naudojant priešingos krypties KTT – 2 minutės;

5.1.4 kai lengvasis arba vidutinis orlaivis atskrenda po sunkiojo orlaivio išskridimo arba lengvasis orlaivis atskrenda po vidutinio orlaivio išskridimo naudojant KTT su paslinktuoju tūpimo slenksčiu, jeigu manoma, kad apskaičiuotos skrydžio trajektorijos susikirs – 2 minutės;

5.2 išskrendantiems orlaiviams paskui sunkiuosius arba vidutinius orlaivius, taikomi šie mažiausi skirstymo dydžiai pagal laiką:

Non-radar time-based wake turbulence longitudinal separation minima

5. Non-radar time-based wake turbulence longitudinal separation minima applied to aircraft in the approach and departure phases:

5.1 for approaching aircraft landing behind heavy or medium aircraft, the following time-based separation minima shall apply:

5.1.1 medium landing behind heavy - 2 minutes, except for the cases specified in item 3;

5.1.2 light landing behind heavy or medium - 3 minutes, except for the cases specified in item 3;

5.1.3 when light or medium aircraft landing behind a low or missed approach of heavy aircraft, or light aircraft landing behind a low or missed approach of medium aircraft using the opposite direction RWY - 2 minutes;

5.1.4 when light or medium aircraft landing behind departing heavy aircraft, or light aircraft landing behind departing medium aircraft using RWY with a displaced landing threshold, if it is assumed that the calculated flight trajectories will intersect - 2 minutes;

5.2 for departing aircraft behind heavy or medium aircraft, the following time-based separation minima shall apply:

©2012 ORO NAVIGACIJA

5.2.1 kai lengvieji arba vidutiniai orlaiviai kyla paskui sunkiuosius arba lengvieji kyla paskui vidutinius orlaivius, naudojantis tuo pačiu KTT – 2 minutės;

5.2.2 kai lengvasis arba vidutinis orlaivis kyla po artėjimą mažame aukštyje arba pakartotinį artėjimą tūpti vykdančio sunkiojo orlaivio, arba lengvasis orlaivis kyla po artėjimą mažame aukštyje arba pakartotinį artėjimą tūpti vykdančio vidutinio orlaivio, naudojant priešingos krypties KTT – 2 minutės;

5.2.3 kai lengvasis arba vidutinis orlaivis kyla po kylančio sunkiojo arba lengvasis kyla po kylančio vidutinio orlaivio nuo to paties KTT vidurio – 3 minutės;

5.2.4 kai lengvasis arba vidutinis orlaivis išskrenda po sunkiojo orlaivio atskridimo arba lengvasis orlaivis išskrenda po vidutinio orlaivio atskridimo naudojant KTT su paslinktuoju tūpimo slenksčiu, jeigu manoma, kad apskaičiuotos skrydžio trajektorijos susikirs – 2 minutės.

Mažiausi horizontaliojo radiolokacinio skirstymo tarp atpažinto valdomo orlaivio ir neatpažinto orlaivio dydžiai

6. Mažiausi horizontaliojo radiolokacinio skirstymo tarp atpažinto valdomo orlaivio ir neatpažinto orlaivio dydžiai:

6.1 nuo 660 SL įskaitytinai iki 95 SL – 5 jūrmylės;

6.2 nuo 95 SL įskaitytinai ir žemiau iki skrydžių valdymo stebėjimo mažiausio absoliutaus aukščio (angl. ATC Surveillance Minimum Altitude) įskaitytinai – 3 jūrmylės.

Mažiausi vertikaliojo radiolokacinio skirstymo tarp atpažintų valdomų orlaivių dydžiai

7. Mažiausi vertikaliojo radiolokacinio skirstymo tarp atpažintų valdomų orlaivių Vilniaus FIR ir UIR valdomojoje oro erdvėje dydžiai:

7.1 iki 290 SL – 1000 pėdų;

7.2 nuo 290 SL įskaitytinai iki 410 SL įskaitytinai:

7.2.1 1000 pėdų tarp sumažintų vertikaliojo orlaivių skirstymo minimumų (toliau – RVSM) skrydžiams vykdyti patvirtintų orlaivių;

7.2.2 2000 pėdų:

7.2.2.1 tarp RVSM skrydžiams nepatvirtinto valstybės orlaivio ir bet kurio kito orlaivio, skrendančio Europos (toliau – EUR) RVSM oro erdve;

7.2.2.2 tarp grupinius skrydžius vykdančių valstybės orlaivių ir bet kurio kito orlaivio, skrendančio EUR RVSM oro erdve;

7.2.2.3 tarp orlaivio, kuriame skrydžio metu įvyko ryšio gedimas, ir bet kurio kito orlaivio, jeigu abu orlaiviai skrenda EUR RVSM oro erdve;

7.3 aukščiau 410 SL – 2000 pėdų.

8. Mažinti vertikalųjį skirstymo tarp valdomų orlaivių minimumą galima tik užtikrinus 1.1, 1.2 papunkčiuose ir 4 punkte nurodytus horizontaliojo radiolokacinio skirstymo tarp atpažintų valdomų orlaivių minimumus.

Mažiausi radiolokacinio skirstymo dydžiai tarp atpažintų valdomų orlaivių ir veikiančių (aktyvuotų) ribojamųjų, laikinai išskirtų ir specialiųjų sklandymo zonų bei rezervuojamosios oro erdvės

9. Mažiausi radiolokacinio skirstymo tarp atpažintų valdomų orlaivių ir veikiančių (aktyvuotų) ribojamųjų, laikinai išskirtų ir specialiųjų sklandymo zonų bei rezervuojamosios oro erdvės dydžiai:

9.1 mažiausi horizontaliojo skirstymo dydžiai:

5.2.1 when light or medium departing behind heavy, or light departing behind medium aircraft using the same RWY – 2 minutes;

5.2.2 when light or medium aircraft departing behind a low or missed approach of heavy aircraft, or light aircraft departing behind a low or missed approach of medium aircraft using the opposite direction RWY - 2 minutes;

5.2.3 when light or medium aircraft departing behind departing heavy, or light departing behind medium from the middle of the same RWY – 3 minutes;

5.2.4 when light or medium aircraft departing behind landing heavy aircraft, or light aircraft departing behind landing medium aircraft using RWY with a displaced landing threshold, if it is assumed that the calculated flight trajectories will intersect - 2 minutes.

Horizontal radar separation minima between identified controlled and unidentified aircraft

6. Horizontal radar separation minima between identified controlled aircraft and unidentified aircraft:

6.1 from FL 660 to FL 095 inclusive – 5 nautical miles;

from FL 095 inclusive and below to ATC surveillance minimum altitude inclusive – 3 nautical miles.

Vertical radar separation minima between identified controlled aircraft

7. Vertical radar separation minima between identified controlled aircraft within the airspace controlled by Vilnius FIR and UIR:

7.1 up to FL 290 – 1000 FT;

7.2 from FL 290 inclusive to FL 410 inclusive:

7.2.1 1000 FT between reduced vertical aircraft separation minima (hereinafter referred to as RVSM) for aircraft approved for operations;

7.2.2 2000 FT:

7.2.2.1 between state aircraft non-approved for RVSM flights and any other aircraft operating within European (hereinafter referred to as EUR) RVSM airspace;

7.2.2.2 between state aircraft executing group flights and any other aircraft operating within EUR RVSM airspace;

7.2.2.3 between aircraft with radio-communication failure during the flights and any other aircraft, provided that both aircraft are operating within EUR RVSM airspace;

7.3 above FL 410 – 2000 FT.

8. Vertical separation minima between controlled aircraft can only be reduced having ensured horizontal radar separation minima between identified controlled aircraft established under Sub-items 1.1, 1.2 and item 4.

Radar separation minima between identified controlled aircraft and operated (activated) restricted, temporary segregated areas and special gliders zones and temporarily established segregated areas

9. Radar separation minima between identified controlled aircraft and operated (activated) restricted, temporary segregated areas and special gliders zones as well as temporarily established segregated areas:

9.1 horizontal separation minima:

9.1.1 nuo 660 SL įskaitytinai iki 95 SL – 5 jūrmylės;

9.1.2 nuo 95 SL įskaitytinai iki skrydžių valdymo stebėjimo mažiausio absoliutaus aukščio (angl. – ATC Surveillance Minimum Altitude) įskaitytinai – 3 jūrmylės;

9.1.3 Papunkčiuose 9.1.1 ir 9.1.2 nurodyti mažiausi horizontaliojo skirstymo dydžiai netaikomi orlaiviams, vykdantiems Oro navigacijos informaciniame rinkinyje paskelbtas artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūras;

9.2 mažiausi vertikaliojo skirstymo dydžiai – 300 metrų (1000 pėdų), aukštį skaičiuojant nuo ribojamųjų, laikinai išskirtų ir specialiųjų sklandymo zonų bei rezervuojamosios oro erdvės vertikaliųjų ribų.

Radiolokacinis skirstymas tarp atpažintų valdomų orlaivių ir veikiančių (aktyvuotų) pavojingųjų zonų

10. Radiolokacinis skirstymas tarp atpažintų valdomų orlaivių ir veikiančių (aktyvuotų) pavojingųjų zonų:

10.1 mažiausias horizontalusis atstumas – atpažinto valdomo orlaivio žymė oro eismo situacijos vaizduoklyje neturi liestis su horizontaliomis pavojingosios zonos ribomis;

10.2 žemiausi SL, priskirtini atpažintų valdomų orlaivių skrydžiams virš veikiančių (aktyvuotų) pavojingųjų zonų, remiantis aktualiu slėgiu, matuojamu nuo vidutinio jūros lygio (QNH) meteorologinės informacijos teikimo rajonuose (MET):

9.1.1 from FL 660 inclusive to FL 095 – 5 nautical miles;

9.1.2 from FL 095 inclusive to ATC surveillance minimum altitude inclusive – 3 nautical miles;

9.1.3 Horizontal separation minima indicated under Sub-items 9.1.1 and 9.1.2 do not apply to aircraft performing instrument approach procedures published in the Aeronautical information publication;

9.2 vertical separation minima – 300 M (1000 FT), calculating the altitude from the vertical boundaries of restricted, temporary segregated areas and special gliders zones as well as temporarily established segregated areas.

Radar separation between identified controlled aircraft and operated (activated) danger areas

10. Radar separation between identified aircraft and operated (activated) danger areas:

10.1 horizontal separation minima – identified controlled aircraft designation in air traffic situation display must not touch the horizontal boundaries of danger area;

10.2 the lowest FLs, assigned for identified controlled aircraft flights above operated (activated) danger areas, based on relevant mean sea level pressure (QNH) at meteorological information provision areas (MET):

Eilės Nr. ***Order No***	**Pavojingosios zonos pavadinimas** ***Danger area name***	**QNH reikšmė didesnė kaip 1048 hPa** ***QNH value not higher than 1048 hPa***	**QNH reikšmė nuo 1021 hPa iki 1048 hPa** ***QNH value from 1021 hPa to 1048 hPa***	**QNH reikšmė nuo 978 hPa iki 1020 hPa** ***QNH value from 978 hPa to 1020 hPa***	**QNH reikšmė mažesnė kaip 978 hPa** ***QNH value lower than 978 hPa***
		Žemiausi priskirtini SL/*Lowest assigned FLs*			
1.	**EYD9 Pabradė** (Vilnius MET)	200	210	220	230
2.	**EYD10 Rukla** (Kaunas MET)	070	080	090	100
3.	**EYD11 Rokai** (Kaunas MET)	070	080	090	100
4.	**EYD12 Pilviškiai** (Kaunas MET)	150	160	170	180
5.	**EYD13 Alytus** (Kaunas MET)	070	080	090	100
6.	**EYD14 Tauragė** (Palanga MET)	070	080	090	100
7.	**EYD15 Telšiai** (Palanga MET)	070	080	090	100
8.	**EYD16 Klaipėda** (Palanga MET)	070	080	090	100
9.	**EYD17 Juodkrantė** (Palanga MET)	270	280	290	300
10.	**EYD18 Nida** (Palanga MET)	270	280	290	300
11.	**EYD21 Ignalina 2** (Vilnius MET)	100	110	120	130
12.	**EYD32 Strazdai** (Šiauliai MET)	80	90	100	110
13.	**EYD39 Rūdninkai 1** (Vilnius MET)	100	110	120	130
14.	**EYD41 Rūdninkai 3** (Vilnius MET)	100	110	120	130

©2012 ORO NAVIGACIJA

Eilės Nr. *Order No*	Pavojingosios zonos pavadinimas *Danger area name*	QNH reikšmė didesnė kaip 1048 hPa *QNH value not higher than 1048 hPa*	QNH reikšmė nuo 1021 hPa iki 1048 hPa *QNH value from 1021 hPa to 1048 hPa*	QNH reikšmė nuo 978 hPa iki 1020 hPa *QNH value from 978 hPa to 1020 hPa*	QNH reikšmė mažesnė kaip 978 hPa *QNH value lower than 978 hPa*
		Žemiausi priskirtini SL/*Lowest assigned FLs*			
15.	**EYD42 Rūdninkai 4** (Vilnius MET)	100	110	120	130
16.	**EYD43 Rūdninkai 5** (Vilnius MET)	240	250	260	270
17.	**EYD44 Rūdninkai 6** (Vilnius MET)	060	070	080	090

11. Atpažintų valdomų orlaivių skrydžiams virš veikiančių (aktyvuotų) pavojingųjų zonų, kurios nenurodytos 10.2 papunkčio lentelėje:

11.1 jeigu jų viršutinės ribos yra virš pereinamojo aukščio bei nustatytos pėdomis nuo vidutinio jūros lygio (MSL) arba nuo jūros paviršiaus (SFC) – žemiausi SL paskiriami naudoti, vadovaujantis oro eismo paslaugų teikėjo kiekvienu konkrečiu atveju nurodytomis sąlygomis;

11.2 jeigu jų viršutinės ribos yra nustatytos SL – vertikalusis skirstymo minimumas – 1000 pėdų, aukštį skaičiuojant nuo vertikaliųjų laikinųjų pavojingųjų zonų ribų.

- PABAIGA -

11. For flights of identified controlled aircraft above the operated (activated) danger areas, which have not been indicated under Sub-item 10.2 table:

11.1 in case their upper boundaries are above the transition altitude and are assigned in FT from mean sea level (MSL) or from sea surface (SFC) – the lowest FLs are assigned for operation in accordance with the conditions established by the air navigation service provider in every separate case;

11.2 in case their upper boundaries are assigned in FL – vertical separation minima – 1000 FT, calculating the altitude from vertical temporary danger area boundaries.

- END -

©2012 ORO NAVIGACIJA

SPECIALUSIS TUŠČIAS PUSLAPIS

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK