

Publication Date: 17 MAR 2016

Efective Date: 28 APR 2016

**AIRAC
AIP AMDT**

**04
28 APR 2016**

AIRAC AIP AMENDMENT 04/16

I. Content

AD - LRSV - change of airport AD administration operational hours;
- change of RWY, TWY and APRON strength.

**II. Insert the following new pages
and/or charts:**

ENR 1.9-1 28 APR 2016
ENR 1.9-2 28 APR 2016
ENR 1.9-3 28 APR 2016
ENR 1.9-4 28 APR 2016
ENR 1.9-5 28 APR 2016

AD 2.14-1 28 APR 2016
AD 2.14-2 28 APR 2016
AD 2.14-3 28 APR 2016
AD 2.14-20 28 APR 2016
AD 2.14-22 28 APR 2016

**Destroy the following pages
and/or charts:**

ENR 1.9-1 25 AUG 2011
ENR 1.9-2 08 APR 2010
ENR 1.9-3 02 MAY 2013
ENR 1.9-4 15 NOV 2012
ENR 1.9-5 15 NOV 2012

AD 2.14-1 10 DEC 2015
AD 2.14-2 12 NOV 2015
AD 2.14-3 23 JUL 2015
AD 2.14-20 12 NOV 2015
AD 2.14-22 12 NOV 2015

III. Amend RECORD OF AIP AMDT (GEN 0.2) accordingly.

IV. Amend CHECKLIST OF AIP PAGES - GEN 0.4 / 31 MAR 2016 accordingly.

**V. Information contained in the following NOTAM is incorporated in AIRAC AIP AMDT 04/16:
A0476/16.**

END

ENR 1.9 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT

Note: Details regarding the terms used and procedures indicated in this section can be found in the NM documentation. For details refer to the NM Website: <http://www.eurocontrol.int/network-operations>.

1. ATFM structure, service area, service provided, location of unit(s) and hours of operation

1.1 General

Air Traffic Flow Management is a service established with the objective of contributing to a safe, orderly and expeditious flow of air traffic by ensuring ACC capacity is utilised to the maximum extent possible and the traffic volume is compatible with the capacities declared by the appropriate ATC authority.

A Centralised Air Traffic Flow Management (ATFM) service is established within the ICAO (EUR) Region to optimise the use of air traffic system capacity. EUROCONTROL provides ATFM service, within Bucureşti FIR, via Network Manager Operations Centre (NMOC) in conjunction with Bucureşti Flow Management Position (Bucureşti FMP) established at Bucureşti ACC.

Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) is a service that is enhancing ATFM with the objective of managing the balance of demand and capacity by optimising the use of available resources and coordinating adequate responses, in order to enhance the quality of service and the performance of the ATM system.

ATFCM endeavours to make airspace and aerodrome capacity meet traffic demand and, when the latest capacity opportunities have been exhausted, make the demand meet the maximum available capacity. The latter part may result in flow measures which imply the allocation of individual aircraft departure times (slots), as appropriate, to combat bottlenecks and reduce safety risks as much as possible. Throughout all this activity, there is continuous communication and exchange of information with all the European air traffic control units and aircraft operators.

1.2 Responsibilities of EUROCONTROL Network Manager Operations Centre (NMOC)

The NMOC primarily carries out three operational functions:

- Airspace Data Management;
- Flight Plan Processing;
- Air Traffic Flow and Capacity Management.

1.3 Responsibilities of Romanian Air Traffic Services Administration (ROMATSA):

- ROMATSA ensures Bucharest Flow Management Position at Bucharest ACC to liaise between ATC, Aircraft Operators and NMOC;
- Bucharest FMP is responsible for the day to day monitoring, planning and co-ordination of all ATFCM measures affecting traffic entering, leaving, overflying or remaining within Bucharest FIR; Bucharest FMP is responsible for all co-ordination between ATC and the NMOC and for providing ATFCM support to Aircraft Operators;
- ATC is responsible for departure slot monitoring at departure aerodromes;
- ATC units responsible for departure slot monitoring shall be provided with the necessary information concerning the restrictions in force and slots allocated;
- ATC shall ensure that an ATFM slot, if applicable, is included as part of the ATC clearance;
- ATC shall take account of an applicable slot or flight suspension when a clearance is issued;
- ATC shall provide all possible assistance to Aircraft Operators to meet a CTOT or to co-ordinate a revised CTOT;
- ATC may deny start up clearance to flights unable to meet their slots until co-ordination with the FMP/NMOC has been effected and a revised CTOT issued;
- ATC is also responsible for monitoring flights compliance with departure slots (CTOTs) issued by the NMOC as detailed in the ATFCM Users Manual. A slot window of -5 to +10 minutes is available to ATC to optimise the departure sequence;



ENR 1.9 MANAGEMENTUL FLUXURILOR DE TRAFIC AERIAN ȘI MANAGEMENTUL UTILIZĂRII SPAȚIULUI AERIAN

Notă: Detalii privind termenii ATFCM utilizați și procedurile indicate în această secțiune pot fi găsite în documentația NM. Pentru mai multe detalii consultați site-ul web al NM: <http://www.eurocontrol.int/network-operations>.

1. Structura ATFM, zona de serviciu, serviciile asigurate, adresele și orele de operare

1.1 Generalități

Managementul Fluxurilor de Trafic Aerian este un serviciu stabilit cu scopul de a contribui la asigurarea unui flux de trafic aerian sigur, ordonat și fără întârzieri prin utilizarea la maxim a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de furnizorii serviciilor ATC responsabili.

În regiunea ICAO (EUR) a fost stabilit un serviciu centralizat de management al fluxurilor de trafic aerian (ATFM) cu scopul de a optimiza utilizarea capacității sistemului de trafic aerian. EUROCONTROL furnizează serviciul ATFM în FIR București prin intermediul Centrului de Operațiuni NM (NMOC) în colaborare directă cu Poziția de Management a Fluxurilor de Trafic Aerian (București FMP) localizată în cadrul ACC București.

Managementul Fluxurilor de Trafic Aerian și al Capacităților (ATFCM) este un serviciu ce îmbunătățește ATFM și are ca obiectiv gestionarea unui echilibru între cererea de trafic și capacitate prin optimizarea utilizării resurselor și coordonează răspunsurile corespunzătoare în vederea îmbunătățirii calității serviciilor și performanței sistemului ATM.

ATFCM își propune să asigure acomodarea capacităților de rută și de aerodrom cu cererea de trafic aerian și, atunci când ultimele posibilități de mărire a capacității au fost epuizate, să se asigure că cererea de trafic aerian nu depășește capacitatea maximă disponibilă. Când cererea depășește capacitatea, pot rezulta măsuri de regularizare a fluxurilor de trafic aerian, ceea ce înseamnă alocarea de timpi de decolare ("slot") corespunzători, pentru a combate ambuteiajele de trafic aerian și pentru a reduce riscurile de siguranță cât se poate de mult. În toate aceste activități există o comunicare permanentă și un schimb de informații cu toate unitățile de control al traficului aerian din Europa și cu operatorii aeriieni.

1.2 Responsabilitățile EUROCONTROL Network Manager Operations Centre (NMOC)

NMOC se ocupă în principal de următoarele trei funcționalități operaționale:

- Managementul datelor de spațiu aerian;
- Procesarea planurilor de zbor;
- Managementul fluxurilor de trafic aerian și al capacităților.

1.3 Responsabilitățile Administrației Române a Serviciilor de Trafic Aerian (ROMATSA):

- ROMATSA, prin Poziția de Management a Fluxurilor de Trafic Aerian (FMP) București din cadrul ACC București asigură legătura dintre serviciile de trafic aerian, operatorii aeronavelor și NMOC;
- FMP București este responsabil pentru monitorizarea zilnică, planificarea și coordonarea tuturor măsurilor ATFCM care pot afecta traficul aerian care intră, părăsește, traversează sau zboară în interiorul FIR București; FMP București este responsabil pentru toate activitățile de coordonare dintre serviciile de trafic aerian și NMOC și pentru a asigura sprijin ATFCM operatorilor de aeronave;
- ATC este responsabil pentru monitorizarea sloturilor de decolare la aerodromurile de decolare;
- Unitățile ATC responsabile pentru monitorizarea sloturilor de decolare vor avea la dispoziție informațiile necesare referitoare la restricțiile în vigoare și la sloturile alocate;
- Atunci când este aplicabil, ATC trebuie să se asigure că slotul ATFCM este inclus în autorizarea ATC la decolare;
- ATC trebuie să ia în considerare un slot aplicabil sau un mesaj de suspendare a zborului atunci când emite o autorizare la decolare;
- ATC trebuie să furnizeze asistența operatorilor de aeronave pentru ca aceștia să poată respecta CTOT sau pentru coordonarea unui CTOT revizuit;
- ATC poate refuza autorizarea de pornire zborurilor care nu-și pot respecta slotul până când se realizează coordonarea între FMP și NMOC și este emis un CTOT revizuit;
- ATC este responsabil pentru monitorizarea zborurilor care se încadrează în slotul de decolare (CTOT) emis de NMOC așa cum e descris în detaliu în Manualul Utilizatorului ATFCM (ATFCM Users Manual). Serviciile de control al traficului aerian au la dispoziție o fereastră de slot de -5 până la +10 minute pentru optimizarea secvenței la decolare;



- In accordance with the provision of the Commission Regulation (EU) 255/2010 laying down common rules on air traffic flow management, flights which do not adhere to their slot shall be denied start-up clearance. However, ATC shall make all efforts to enable departing flights to comply with the slot. ATC shall liaise with the Bucharest FMP to co-ordinate extensions to CTOTs;
- With the introduction of the Enhanced Tactical Flight Management System (ETFMS) and Flight Activation Monitoring (FAM), flights that are not notified as being airborne within 30 minutes of the notified ETOT or CTOT will receive a Flight Suspension (FLS) message.

1.4 Responsibilities of the Aircraft Operators:

The Aircraft Operators:

- Shall be aware of general ATFCM procedures including flight plan filing and message exchange requirements;
- Shall be aware of strategic ATFCM measures (e.g. Route Availability Document - RAD);
- Shall be aware of current ATFCM measures applied on the day in question;
- In order to comply with a CTOT, Aircraft Operators need to plan the departure of a flight so that the aircraft will be ready for start-up with sufficient time in advance to comply with a CTOT taking into account the taxi time shown in the Slot Allocation Message (SAM). A slot window is available to ATC to optimise the departure sequence. This is not for use by AOs who should plan an EOBT consistent with the CTOT;
- The AOs may ask the local ATC Unit (TWR), or Bucharest FMP, to send a Ready (REA) message. In this case, the flight is considered as 'ready to depart' from the filing time of the REA message.

1.5 Addresses:

	Telephone	FAX	AFS	e-mail
București FMP	Postal address: B-dul Ion Ionescu de la Brad, nr.10, CP 18-90, 013813 - sector 1, București, România			
	FMP Position +40212083155 Shift ATC Supervisor +40212083150 Secondary Point of contact +40212083152 FMP Manager +40212083194	+40212083263 +40212083261 +40212083274	LRBBZQZX	fmp.bucuresti@romatsa.ro
NMOC	Postal address: Rue de la Fusée, 96 B - 1130 Bruxelles (Belgium)			
	++3227451931	++3227299027	EUCHCEUW	nm.cso.help-desk@eurocontrol.int

Hours of operation: H24

2. ATFCM Processes

- 2.1** When no other option is available, a regulation will be applied by NMOC and departure times will be issued in the form of a Calculated Take Off Time (CTOT). This is facilitated by Computer Assisted Slot Allocation (CASA) algorithm within the Enhanced Tactical Flow Management Systems (ETFMS). For flights subject to a regulation, ETFMS will send at Estimated Off-Block Time (EOBT) -2 hours a Slot Allocation Message (SAM) containing a CTOT. This will be sent to the aerodrome of departure as well as the Aircraft Operator via AFTN or SITA.

Revisions to, or cancellations of, the last issued CTOT may be initiated by NMOC, the Aircraft Operator, or the FMP/ATC unit on behalf of the AO. AOs requiring assistance should contact either the NMOC Central Flow HELPDESK or the Bucharest FMP (see paragraph 1.5).

- 2.2** Alternative ATFCM measures include the re-routing of aircraft both strategically and tactically. Permanent Strategic routing requirements are published in the Route Availability Document (RAD). The RAD enables ATC to maximise capacity by defining restrictions that prevent disruption to the organised system of major traffic flows through congested areas.

- 2.3** All current information related to ATFCM operations could be found on the NOP portal:
<https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>



- În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) al Comisiei nr. 255/2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian, zborurile care nu-și respectă slotul la decolare, nu vor primi autorizarea de pornire. Cu toate acestea, ATC va face toate demersurile pentru a da posibilitatea zborurilor ce decolează să se încadreze în slot. ATC va asigura coordonarea cu FMP București pentru obținerea unor extensii a CTOT-urilor;
- Odată cu introducerea Sistemului Îmbunătățit de Management Tactic al Fluxurilor de Trafic Aerian (ETFMS) și a Monitorizării Activării Zborurilor (FAM), zborurile ce nu sunt notificate ca decolate în 30 de minute de la ETOT sau CTOT vor recepționa un mesaj de suspendare a zborului (FLS).

1.4 Responsabilitățile Operatorilor de Aerionave:

Operatorii de Aeronave:

- Trebuie să cunoască procedurile generale ATFCM, inclusiv cele privind depunerea planului de zbor și cerințele de schimb de mesaje;
- Trebuie să cunoască măsurile ATFCM strategice (de ex: Route Availability Document - RAD);
- Trebuie să aibă cunoștință de măsurile ATFCM curente aplicate în ziua de operare;
- Pentru a putea respecta un CTOT, Operatorii de Aeronave trebuie să-și planifice decolarea unui zbor în așa fel încât aeronava să fie gata de pornire cu suficient timp în avans pentru a respecta CTOT-ul, luând în considerare timpul de rulare afișat în mesajul de alocare a slotului (SAM). O fereastră de slot este la dispoziția ATC pentru optimizarea secvenței la decolare. Aceasta nu se utilizează de către AO care planifică un EOBT compatibil cu CTOT;
- Operatorii de Aeronave pot cere unităților ATC locale (TWR) sau FMP București să transmită un mesaj READY (REA). În acest caz, zborul este considerat 'gata de decolare' din momentul în care a fost emis mesajul REA.

1.5 Adrese:

	Telephone	FAX	AFS	e-mail
București FMP	Postal address: B-dul Ion Ionescu de la Brad, nr.10, CP 18-90, 013813 - sector 1, București, România			
	FMP Position +40212083155 Shift ATC Supervisor +40212083150 Secondary Point of contact +40212083152 FMP Manager +40212083194	+40212083263 +40212083261 +40212083274	LRBBZQZX	fmp.bucuresti@romatsa.ro
NMOC	Postal address: Rue de la Fusée, 96 B - 1130 Bruxelles (Belgium)			
	++3227451931	++3227299027	EUCHCEUW	nm.cso.help-desk@eurocontrol.int

Ore de operare: H24

2. Procesele ATFCM

2.1 Atunci când nu mai este disponibilă nicio altă opțiune, NMOC va aplica o regularizare și ora de decolare va fi emisă sub forma unei Ore Calculate de Decolare (CTOT). Acest lucru se face cu ajutorul algoritmului Computer Assisted Slot Allocation (CASA) din cadrul Sistemului Îmbunătățit de Management Tactic al Fluxurilor de Trafic Aerian (ETFMS).

Zborurile ce fac obiectul unei regularizări vor primi, cu două ore înainte de EOBT, un mesaj de alocare a slotului (SAM) ce va conține un CTOT. Acesta va fi transmis către aerodromul de decolare și către Operatorul de Aeronavă prin AFTN sau SITA.

Revizuirile sau anulările ultimului CTOT transmis pot fi inițiate de către NMOC, Operatorul de Aeronavă sau unitatea FMP/ATC în numele operatorului de aeronavă. Operatorii de Aeronave care au nevoie de asistență pot contacta „NMOC Central Flow HELPDESK”, sau FMP București (vezi pragraful 1.5.)

2.2 Măsurile alternative ATFCM includ rerutarea strategică sau tactică a aeronavelor. Cerințele pentru rutele strategice permanente sunt publicate în Route Availability Document (RAD). RAD permite ATC să-și maximizeze capacitatea prin definirea restricțiilor ce pot preveni întreruperi în sistemul organizat al fluxurilor majore de trafic aerian ce traversează zonele aglomerate.

2.3 Toate informațiile în vigoare legate de operațiunile ATFCM pot fi găsite pe portalul NOP: <https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>.



3. Exemptions on ATFCM slot allocation procedures

The following flights are exempted from ATFCM slot allocation and shall include, in Item 18 of the flight plan form, the appropriate STS indicator:

- 1) Flights carrying Head of State or equivalent status (STS/HEAD);
- 2) Flights conducting search and rescue operations (STS/SAR);
- 3) Flights used for a life critical medical emergency evacuation (STS/MEDEVAC);
- 4) Flights used for fire-fighting (STS/FFR); and
- 5) Flights approved for exemption from ATFM measures by the appropriate ATS authority (STS/ATFMX).

4. Rule of Application for the use of STS/ATFMX

The following rule shall be applicable to all flights seeking, by the nature of their mission, to gain exemption from ATFCM measures within the NM EUROCONTROL area of responsibility. It is intended to ensure that the above mentioned flights, cannot under any circumstances, be delayed due to ATFCM.

It should be noted by all users that any flight which obtains exemption and which may have otherwise been delayed, will pass that delay to other flights. It is essential, therefore, that use of the exemption facility shall be properly controlled and policed so that genuine priorities may continue to operate without ATFCM delay. To this end, this Rule of Application is implemented and applies to all flights operating within the NM area of responsibility.

General Rule:

Any flight meeting the criteria established to warrant status exemption may, provided the necessary approval procedure has been followed and the flight duly authorised by the Office established by the State for processing such requests, use STS/ATFMX for that flight and that flight only. Each flight shall require specific approval to use STS/ATFMX.

Guidelines for determining the need for the use of STS/ ATFMX for an individual flight

- a) Is the safety of human life involved? This means that if the flight does not operate without delay a human life or lives may be lost. Such flights shall require specific medical/UNHCR authorisation in support of their request;
- b) Is the person or are the persons on board a flight on State business of such importance that the flight cannot accept any delay?
- c) Is the mission of the flight being carried out by, or on behalf of, the State and is of such importance that any delay will jeopardise the success of the mission?

If the answer to any of the above questions is yes, then the flight may apply for approval to use STS/ATFMX through the procedure specified below.

Procedure for requesting authorisation for the use of STS/ATFMX

The operator of a flight seeking approval to insert the indicator STS/ATFMX in Field 18 of a flight plan for a flight departing from an aerodrome within FIR BUCUREȘTI shall obtain prior permission from ARO/Briefing București Otopeni (for contact details, see EN R 1.10-1) in the course of FPL submission.

Application for ATFCM exemptions (see ENR1.9-5) must be transmitted to ARO/Briefing București Otopeni, when practicable, not less than 24 hours before EOBT and not more than 48 hours before the date of flight. Supporting documentation should accompany the application or be made available to the ARO/Briefing Unit on request.

5. ATFCM Contingency Plan

In the event of prolonged and significant loss of capacity affecting all or part of the Bucharest FIR, a Contingency Plan will be implemented. This plan is intended to provide a framework for the management of demand and capacity during such an event.

The Contingency Plan includes the following measures which will be implemented in order to make maximum use of the available airspace capacity:

- Bucharest FMP will declare the capacity available and a proportional reduction in the number of flights permitted by individual operators may be applied;



3. Excepții de la procedura de alocare a sloturilor ATFCM

Următoarele zboruri sunt exceptate de la alocarea sloturilor ATFCM și trebuie să includă în Câmpul 18 al formularului plan de zbor indicatorul STS corespunzător:

- 1) Zborurile care transportă Șeful Statului sau persoane cu statut echivalent (STS/HEAD);
- 2) Zborurile de căutare și salvare (STS/SAR);
- 3) Zborurile efectuate pentru evacuare în cazuri de urgență medicală unde viața este în pericol (STS/MEDEVAC);
- 4) Zborurile efectuate în scopul stingerii incendiilor (STS/FFR); și
- 5) Zborurile exceptate de la măsurile ATFM (STS/ATFMX).

4. Regula pentru solicitarea aprobării utilizării STS/ATFMX

Următoarea regulă trebuie să fie aplicată pentru toate zborurile care doresc să obțină exceptarea de la măsurile ATFCM în zona de responsabilitate a NM EUROCONTROL. Aceasta este destinată să asigure faptul că zborurile, care, prin natura misiunii lor, nu pot în niciun caz, să fie întârziate din cauza ATFCM.

Ar trebui să fie remarcat de către toți utilizatorii că orice zbor care obține exceptare și care ar fi fost întârziat în alte condiții, va transfera această întârziere altor zboruri. Prin urmare, este esențial ca utilizarea facilității de exceptare să fie controlată și supravegheată corespunzător, astfel încât zborurile cu prioritate reală să poată continua să opereze fără întârzieri ATFCM. În acest scop, această regulă se aplică pentru toate zborurile care operează în zona de responsabilitate NM.

Regulă Generală:

Orice zbor care îndeplinește criteriile stabilite pentru a justifica statutul de exceptare, în condițiile în care procedura de aprobare necesară a fost urmată și zborul a fost autorizat în mod corespunzător de către biroul stabilit de către stat pentru procesarea cererilor, poate utiliza indicatorul STS/ATFMX numai pentru acel zbor. Fiecare zbor trebuie să solicite o aprobare specială pentru a utiliza STS/ATFMX.

Liniile directe pentru determinarea necesității utilizării indicatorului STS/ATFMX pentru un zbor individual:

- a) Este implicată siguranța vieții omului? Acest lucru înseamnă că, dacă zborul nu se operează fără întârziere, o viață sau mai multe vieți omenești pot fi pierdute. Astfel de zboruri vor necesita autorizare medicală specifică/UNHCR în sprijinul cererii lor;
- b) Este persoana sau sunt persoanele de la bord în misiune de afaceri de stat de o asemenea importanță încât pentru zborul respectiv nu poate fi acceptată nicio întârziere?
- c) Este misiunea zborului îndeplinită în numele Statului sau de acesta și este de o asemenea importanță încât orice întârziere poate pune în pericol succesul misiunii?

Dacă răspunsurile la oricare dintre întrebările de mai sus este da, atunci pentru acel zbor se poate solicita aprobarea de a utiliza STS/ATFMX prin procedura prevăzută mai jos.

Procedura de solicitare a autorizării pentru utilizarea indicatorului STS/ATFMX

Operatorul unui zbor care solicită aprobarea de a insera indicatorul STS/ATFMX în câmpul 18 al planului de zbor pentru un zbor care pleacă de pe un aerodrom din FIR BUCUREȘTI trebuie să obțină permisiunea prealabilă de la ARO/Briefing București Otopeni (pentru detalii de contact, a se vedea ENR 1.10-1) în cursul depunerii FPL.

Cererea de exceptare ATFCM (a se vedea ENR1.9-5) trebuie să fie transmisă la ARO/Briefing București Otopeni, atunci când este posibil, cu cel puțin 24 de ore înainte de EOBT, dar nu cu mai mult de 48 de ore înainte de data zborului. Documentele justificative trebuie să însoțească cererea sau să fie puse la dispoziția unității ARO/Briefing, la cerere.

5. Planul de contingență ATFCM

În eventualitatea unei pierderi semnificative de capacitate pe termen lung ce afectează tot sau parte din FIR București, un plan de contingență va fi aplicat. Acest plan are ca scop furnizarea unui cadru de lucru pentru gestionarea cererii de trafic și a capacităților pe perioada unui astfel de eveniment.

Planul de Contingență include următoarele măsuri ce vor fi implementate pentru a asigura folosirea maximă a capacității disponibile de spațiu aerian:

- FMP București va declara capacitatea disponibilă și posibila aplicare a reducerii proporționale a numărului de zboruri permise pentru un operator aerian individual;

- All operators intending to fly within the affected airspace must file a flight plan for flights that they intend to operate in accordance with a flight list approved by Bucharest FMP and NMOC. Any flights not on the approved list will be rejected through IFPS. This flight list will be requested by Bucharest FMP once the available capacity has been determined. The procedure will be published by NOTAM and communication with airspace users will be managed via AMC Romania;
- Additionally, Bucharest FMP may implement mandatory re-route scenarios to increase the demand accommodated.

6. Re-routing procedures

Re-routing is the second main ATFCM measure, beside the slot allocation. Re-routing to avoid or reduce delays may be initiated either during the pre-tactical phase as part of the pre-tactical planning or on a tactical basis during the tactical phase.

Routing "scenarios" may be applied by Bucharest FMP through the NMOC to help resolve particular problems on particular days. These involve recommended or mandatory routes for particular groups of flights or selected individual flights. Re-routes for groups of flights will be published by the NMD on NOP.

Aircraft Operators (AOs) complying with a re-route requirement shall cancel any existing flight plan and re-file on the new route in accordance with the Replacement Flight Plan procedure published in the IFPS User's Manual section of the Network Operations HANDBOOK.

Tactical re-routing will be initiated by the NMOC via a Re-routing Proposal Message (RRP). An Aircraft Operator which wishes to benefit from the offer shall consequently modify his/her flight plan and this should be done before a specified (in the RRP message) time.

7. Management of Airspace Utilization

7.1 Organization of Management of Airspace Utilization

7.1.1 According to ICAO Annex 11, para. 2.17.6 and to the EUROCONTROL concept of Flexible Use of Airspace as defined in the EUROCONTROL Handbook for Airspace Management, the management of airspace utilization at pre-tactical level in FIR București is performed by the Airspace Management Cell - AMC Romania. AMC Romania is organised as a joint civil-military unit.

7.1.2 Users who wish to utilise Temporary Segregated Areas/ Temporary Reserved Airspaces (TSAs/TRAs), Cross-Border Areas (CBAs), or Restricted Areas (R) and Danger Areas (D) areas that are suitable for management/allocation by the AMC, are identified as Approved Agencies (AAs). AAs are permitted to negotiate for and use certain airspace which is allocated by the AMC Romania. AAs shall submit airspace requests to the AMC Romania for all exclusive or specific airspace allocation, according to their operational requirements and in accordance with procedures laid down in the EUROCONTROL Handbook for Airspace Management. Romanian users may use to this purpose the procedures laid down in national regulation RACMR MSA - UFSA "Reglementarea aeronautică civilo-militară română privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în regiunea de informare a zborurilor București" transposing the EUROCONTROL applicable procedures.

7.2 Postal Address, Communication Connections and Hours of Operations

- Postal address: B-dul Ion Ionescu de la Brad, nr.10, CP 18-90, 013813 - sector 1, București, România
- Telephone: +40 (0) 21 2083495
+40 (0) 21 2083496
- Fax: +40 (0) 21 2083268
- e-mail: amc.cdz@romatsa.ro
- AFS: LRBBRTAM
- Hours of operation: H24

7.3 AMC Romania will handle requests submitted by users (AAs) for temporary allocation of airspace, according to the procedures as specified in the applicable national norms in accordance with the "Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace", in close cooperation with the competent military and/or civil units. AMC Romania collects and analyses all requests submitted for exclusive or specific use of airspace and will decide the daily airspace allocation which is subsequently promulgated to the attention of the users by means of the Airspace Use Plan (AUP) and/or by NOTAM, as appropriate.



- Toți operatorii aerieni ce intenționează să zboare în zona de spațiu aerian afectată trebuie să depună plan de zbor pentru zborurile pe care intenționează să le opereze în conformitate cu lista de zboruri aprobată de către FMP București și NMOC. Orice zboruri ce nu se află pe lista aprobată vor fi respinse prin IFPS. Această listă de zboruri va fi solicitată de către FMP București imediat ce capacitatea disponibilă a fost stabilită. Procedura va fi publicată prin NOTAM, iar comunicațiile cu utilizatorii de spațiu aerian vor fi gestionate prin intermediul AMC România;
- În plus, FMP București poate implementa scenarii obligatorii de re-rutare pentru a mări acomodarea cererii de trafic aerian.

6. Procedurile de re-rutare

Alături de alocarea de sloturi, re-rutarea este a doua principală măsură ATFCM. Re-rutarea, cu scopul reducerii întârzierilor, poate fi inițiată atât în faza ATFCM pre-tactică, cât și în faza ATFCM tactică.

“Scenariile” de rerutare pot fi aplicate de către FMP București prin intermediul NMOC pentru a ajuta la rezolvarea unor probleme deosebite în zile specifice. Acestea implică rute obligatorii sau recomandate pentru un grup specific de zboruri sau pentru zboruri individual selectate. Rerutarea unui grup de zboruri va fi publicată de către NMD pe NOP.

Operatorii aeronavelor care acceptă propunerea de re-rutare trebuie să anuleze planul de zbor existent și să completeze un nou plan pe noua rută, folosind procedura de înlocuire a planului de zbor publicată în secțiunea Manualului Utilizatorului IFPS din Network Operations HANDBOOK.

Re-rutarea tactică este inițiată de NMOC printr-un mesaj de propunere de re-rutare (Re-routeing Proposal Message - RRP). Operatorul aeronavei care dorește să folosească ruta propusă își va modifica planul de zbor. Această modificare trebuie făcută înainte de o anumită oră specificată în mesajul RRP.

7. Managementul utilizării spațiului aerian

7.1 Organizarea managementului utilizării spațiului aerian

7.1.1 În conformitate cu Anexa 11 OACI, para. 2.17.6 și conceptul EUROCONTROL de utilizare flexibilă a spațiului aerian așa cum este definit în documentul “EUROCONTROL Handbook for Airspace Management”, managementul utilizării spațiului aerian la nivel pre-tactic în FIR București este realizat de către grupa de management al spațiului aerian – AMC România. AMC România este organizată ca unitate mixtă civil-militară.

7.1.2 Utilizatorii spațiului aerian care doresc să utilizeze zone segregate temporar/ zone rezervate temporar (TSA/TRA), zone comune de frontieră (CBA) sau zone restricționate (R) și zone periculoase (D) care sunt adecvate pentru managementul/alocarea de către AMC, sunt identificați ca Unități Autorizate (UA). Unităților autorizate li se permite să negocieze în vederea utilizării anumitor spații aeriene care sunt alocate de către AMC România. Unitățile autorizate trebuie să transmită cererile de spațiu aerian la AMC România pentru toate alocările exclusive sau specifice de spațiu aerian, în concordanță cu cerințele lor operaționale și în concordanță cu procedurile prevăzute în “EUROCONTROL Handbook for Airspace Management”. Utilizatorii români ai spațiului aerian pot utiliza în acest scop procedurile prevăzute în reglementarea națională RACMR-ASM/FUA “Reglementarea privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în România” care transpune procedurile aplicabile EUROCONTROL.

7.2 Adresa poștală, conexiuni de comunicație și ore de operare

- Adresa poștală: B-dul Ion Ionescu de la Brad, nr.10, CP 18-90, 013813 - Sector 1, București, România
- Telefoane: +40 (0) 21 2083495
+40 (0) 21 2083496
- Fax: +40 (0) 21 2083268
- e-mail: amc.cdz@romatsa.ro
- AFTN: LRBBRTAM
- Ore de operare: H24

7.3 AMC România va trata cererile transmise de utilizatorii spațiului aerian pentru alocarea temporară a spațiului aerian în conformitate cu documentul “EUROCONTROL Handbook for Airspace Management”, în strânsă legătură cu unitățile militare și/sau civile competente. AMC România colectează și analizează toate cererile transmise pentru utilizarea exclusivă sau specifică de spațiu aerian și va decide alocarea zilnică de spațiu aerian care este difuzată în atenția utilizatorilor prin intermediul Planului de utilizare a spațiului aerian (AUP) și/sau prin NOTAM, după cum este mai adecvat.

**Application for approval of STS/ATFMX**

This form only applies to flights departing from an aerodrome within FIR BUCUREȘTI seeking to gain exemptions from ATFCM measures within the area of responsibility of the EUROCONTROL CFMU.

Date of flight		A/c Type	
R/T Callsign		A/c Registration	
From		EOST (UTC)	
To		ETA (UTC)	
STS indicator to be used (*delete as appropriate) HOSP* HUM* STATE* N/A*			

Application for STS/ATFMX

Reason: (provide brief details)
Supporting documentation provided (provide brief details and attach copy(ies) as appropriate)

I hereby acknowledge and confirm that this application for exemption from ATFM measures conforms to the requirements of the CFMU procedure STS/ATFMX, as detailed in ENR 1.9-3.

Signed:	Name:	
Aircraft Operator:	Date:	
Fax no.	Telephone no.:	

Response from Approving Authority:

The above application meets* the requirements for the exemption of ATFM measures and approval is given for the use of STS/ATFMX in field 18 of the ICAO Flight Plan Form.

The above application does not meet* the requirements for the use of STS/ATFMX indicator.

(* delete as appropriate)

Reason of refusal:	
Signed:	Name:

LRSV AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
LRSV - SUCEAVA / Ștefan cel Mare - Suceava

LRSV AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	ARP coordinates and site at AD	474111N 0262116E Runway center.
2	Direction and distance from city	8 km East from Suceava
3	Elevation/Reference temperature	1375FT / 21.3°C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN	112FT
5	MAG VAR /Annual rate of change	6°E (2015) / 7'E
6	AD Administration, address, telephone, telefax, e-mail, AFS, website	Aeroportul SUCEAVA / Ștefan cel Mare - Suceava, Romania Tel.: +40-(0)230-529999; +40-(0)230-529962 +40-(0)230-529621 Fax: +40-(0)230-529999; +40-(0)230-529621 AFS: LRSVRAYD E-mail: office@aeroportsuceava.ro Web: www.aeroportsuceava.ro
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	Nil

LRSV AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	AD Administration	W: 0300 - 2100; S: 0200 - 2000
2	Customs and immigration	H24
3	Health and sanitation	As AD Administration.
4	AIS Briefing Office	As AD Administration.
5	ATS Reporting Office (ARO)	As AD Administration.
6	MET Briefing Office	H24
7	ATS	As AD Administration.
8	Fuelling	As AD Administration.
9	Handling	As AD Administration.
10	Security	H24
11	De-icing	As AD Administration
12	Remarks	Nil

LRSV AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Cargo-handling facilities	2 baggage tractors, 7 baggage carts, 2 GPU 28,5 VDC units, 1 GPU 115 VAC/400Hz & 28,5 VDC, 1 air starter unit, 1 aircraft heater, 1 self propelled lavatory service vehicle, 1 self propelled potable water vehicle, 1 towed passenger stair, 1 self propelled telescopic passenger stair, 1 self propelled conveyor belt loader.
2	Fuel/Oil types	JET A1 / Nil
3	Fuelling facilities/capacity	1 refueling truck of 19000 l, refueling rate 800 l/min. Storage: 50 tones
4	De-icing facilities	2 de-icing/anti-icing vehicles with type II liquid.
5	Hangar space for visiting aircraft	Nil
6	Repair facilities for visiting aircraft	Nil
7	Remarks	Nil

LRSV AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotels	Hotels in the city.
2	Restaurants	Snack bar on the airport, restaurants in the city.
3	Transportation	Buses, taxis from the AD, rent-a-car office at the AD.
4	Medical facilities	Ambulance and first aid on the AD. Hospitals in the city.
5	Bank and Post Office	In the city.
6	Tourist Office	In the city.
7	Remarks	Nil.

LRSV AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	AD category for fire fighting	Within AD HR: CAT 7.
2	Rescue equipment	Nil
3	Capability for removal of disabled aircraft	Nil
4	Remarks	Nil

LRSV AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	Types of clearing equipment	1 snow plough with brush and sweeper blower, 1 tractor with plough and brush, 3 snow blowers.
2	Clearance priorities	1. RWY 34/16 and associated TWY to Apron 2. Other TWY and ACFT stands
3	Remarks	Information on snow clearance published from November-April in NOTAM (SNOWTAM). See also the snow plan in section AD 1.2.2

LRSV AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	Apron designation, surface and strength	Surface: Concrete Strength: 73/R/A/W/T
2	Taxiway designation, width, surface and strength	Width: TWY A, B, C: 23 M Surface: TWY A, B: Asphalt TWY C: Concrete Strength: TWY A, B: 110/F/C/W/T TWY C: 73/R/A/W/T
3	ACL location and elevation	Nil
4	VOR checkpoints	Nil
5	INS checkpoints	See AD 2.14-22
6	Remarks	RWY turning bay: Location: THR 16, THR 34 Surface: Asphalt Dimensions: 117 M x 33 M Strength: 110/F/C/W/T

LRSV AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Taxiing guidance signs at intersection with TWY, guide lines on the apron. Mandatory instructions markings. Guide lines at apron.
2	RWY and TWY markings	RWY: Designation, THR, TDZ, centre line, edges, aiming point. TWY: Centre line, holding position at TWY/RWY intersection, edges marked.
3	Stop bars	Red stop bar on TWY A Red stop bar on TWY B
4	Remarks	THR 34 displaced 420 m

LRSV AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

In approach / TKOF areas			In circling area and at AD		Remarks
1			2		
RWY/Area affected	Obstacle type Elevation Markings/LGT	Coordinates	Obstacle type Elevation Markings/LGT	Coordinates	
a	b	c	a	b	
34/APCH 16/TKOF	Tower 1198FT LGTD	473850.59N 0262249.70E	Antenna 1590FT LGTD	473532.14N 0261747.29E	Nil
	Church 1147FT UNMARKED	473853.77N 0262224.09E	Antenna 1334FT LGTD	474558.14N 0262814.35E	
	Thunderrod 1416FT Nil	474035.73N 0262205.43E	Antenna 1466FT LGTD	474831.18N 0261605.33E	
16/APCH 34/TKOF	Tree 1423FT UNMARKED	474205.64N 0262100.64E	Pylon 1629FT LGTD	474127.00N 0261916.10E	
	Tree 1416FT UNMARKED	474204.92N 0262058.71E	Mast 1542FT UNMARKED	474126.23N 0261832.49E	
	Tree 1414FT UNMARKED	474209.52N 0262054.10E	Chimney 1572FT LGTD	473932.11N 0261613.03E	
	Antenna 1661FT LGT	474825.46N 0261542.70E	Chimney 1489FT LGTD	473906.47N 0261753.71E	
	Tree 1522FT Nil	474419.09N 0261946.20E			

LRSV AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Associated MET Office	SUCEAVA
2	Hours of service MET Office outside hours	W: 0530 - 1730 S: 0430 - 1630 -
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	LROM 9 HR 3 HR, during aerodrome operational hours
4	Type of landing forecast Interval of issuance	Nil -
5	Briefing / consultation provided	Self-briefing; briefing/consultation on request (see row 8)
6	Flight documentation Language(s) used	Charts, tabular form, abbreviated plain language text Romanian, English
7	Charts and other information available for briefing or consultation	SWC, W/T Charts, SIGMET, METAR, TAF.
8	Supplementary equipment available for providing information	Tel / Fax: +40-(0)230-535603
9	ATS units provided with information	SUCEAVA TWR
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Nil

LRSV AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
34	343.15°	2460 x 45	110/F/C/W/T Asphalt	474046.24N 0262127.35E 474149.46N 0262059.00E GUND 112 FT	THR 1331 FT -
16	163.15°	2460 x 45	110/F/C/W/T Asphalt	474149.46N 0262059.00E 474033.22N 0262133.18E GUND 112 FT	THR 1372 FT -
Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
0.8% (780 M) 1.0% (840 M) 0.5% (540 M) -0.45% (300 M)	Nil	145 x 180	2580 x 300	Nil	Nil
0.45% (300 M) - 0.5% (540 M) - 1.0% (840 M) - 0.8% (780 M)	Nil	Nil	2580 x 300	Nil	Nil

LRSV AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
34	2460	2605	2460	2040	Nil
16	2460	2460	2460	2460	Nil

LRSV AD 2.14 APPROACH AND RWY LIGHTING

RWY Designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN(M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
34	CAT II 720 M LIH	Green WBAR	PAPI 3°	White 900M	1140M, 15M White, LIH 600M, 15M White/Red, LIH 300M, 15M White, LIH	1440M, 60M, White, LIH 600M, 60M, Yellow, LIH	Red -	Nil	To be supplementary considered: C/L LGT White, 420M, 15M, LIH only on RWY 34 departure; Red edge lights, 420M, 60M, LIH, before THR, only for approach operations White edge LGT, 420M, 60M, LIH, before THR, only for departure operations.
16	SALS 420 M LIH	Green WBAR	PAPI 3°	Nil	1560M, 15M White, LIH 600M, 15M White/Red, LIH 300M, 15M White, LIH	1860M, 60M, White, LIH 600M, 60M, Yellow, LIH	Red -	Nil	Nil

LRSV AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN / IBN location, characteristics and hours of operation	Nil
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Nil Nil
3	TWY edge and centre line lighting	TWY edge blue omnidirectional lights LIL, 60M (15M) spacing TWY centre line green/green ; yellow/green lights, 15M (7.5M) spacing
4	Secondary power supply/switch-over time	Secondary power supply to all lighting on the AD, Switch-over time 1 SEC.
5	Remarks	Nil

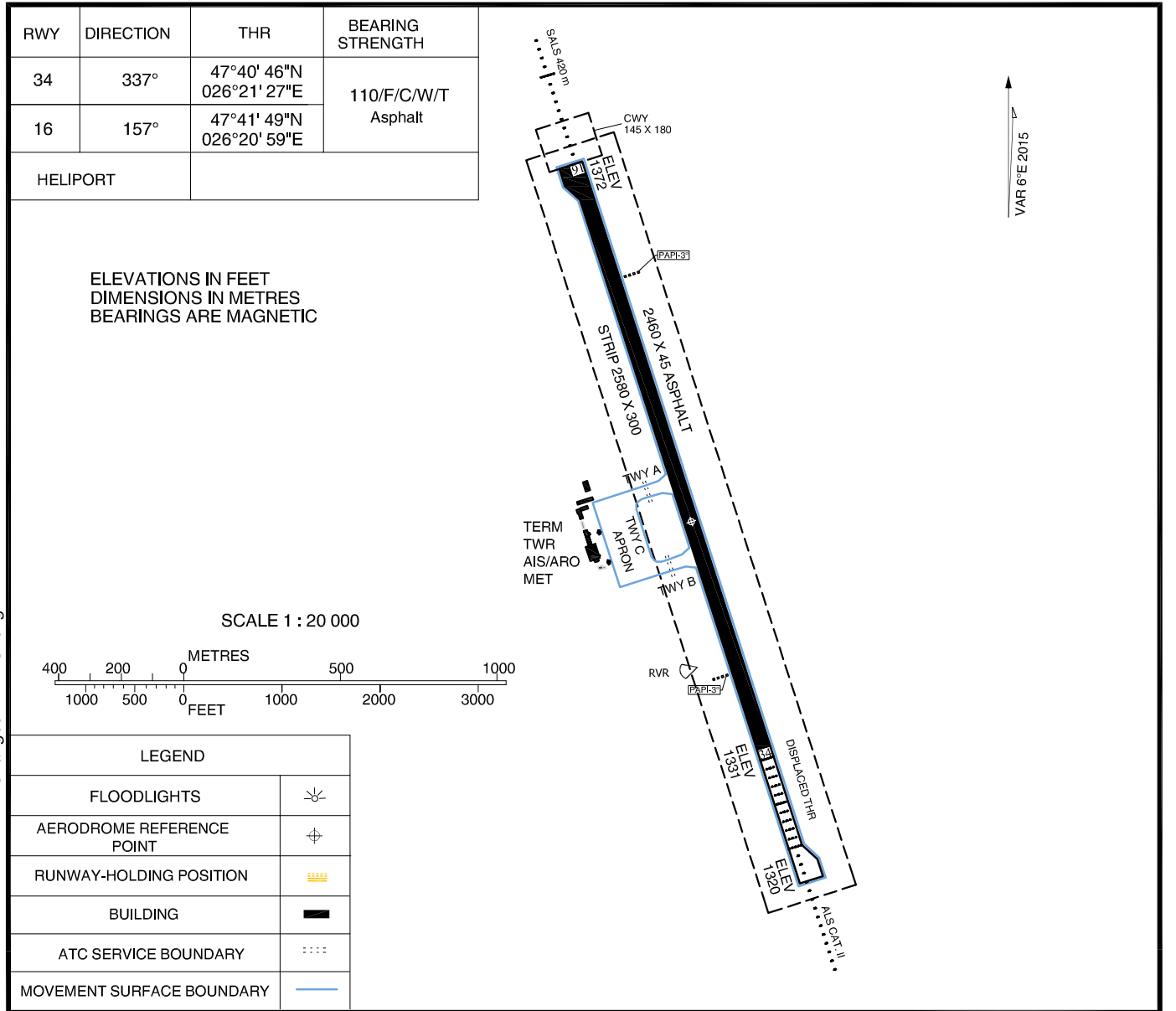
LRSV AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Nil Nil
2	TLOF and/or FATO elevation M/FT	Nil
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Nil
4	True and MAG BRG of FATO	Nil
5	Declared distance available	Nil
6	APP and FATO lighting	Nil
7	Remarks	Nil

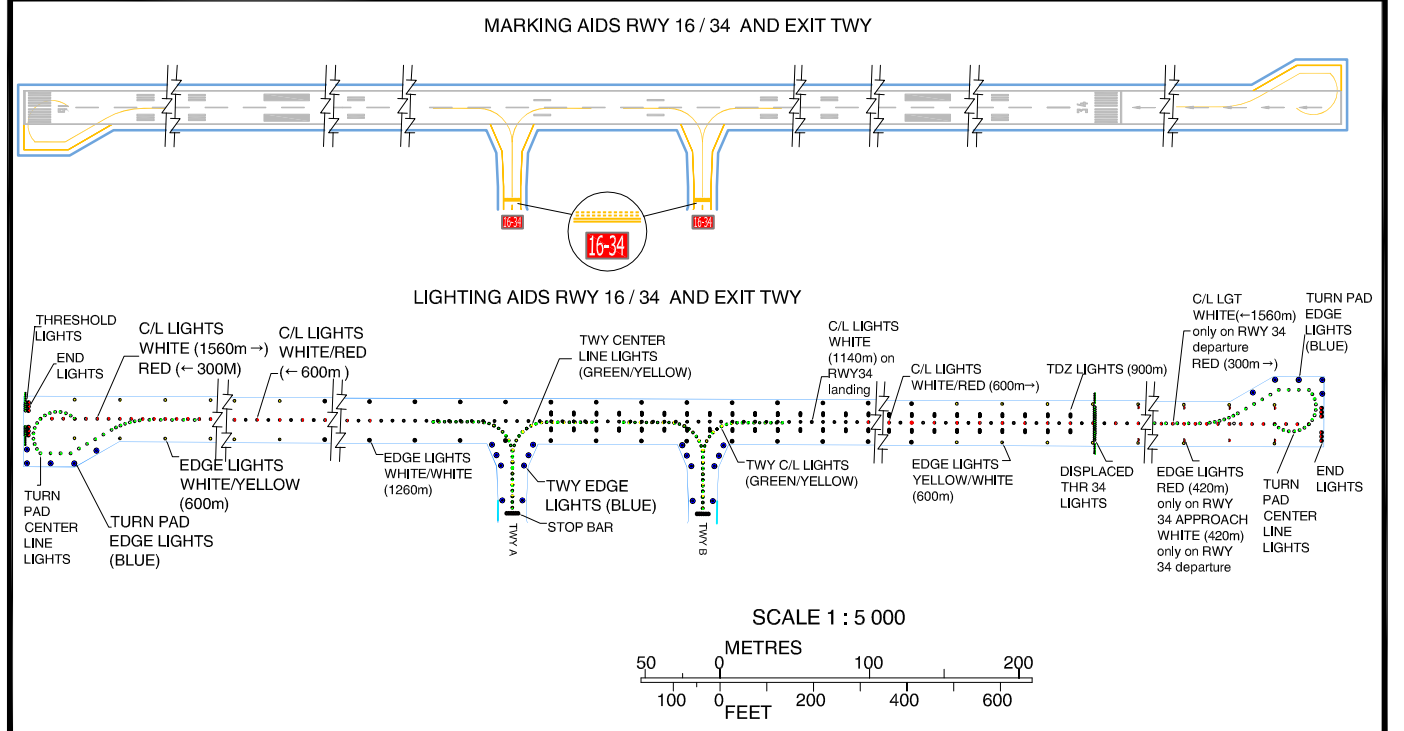
LRSV AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Designation and lateral limits	SUCEAVA CTR A circle, radius 22 NM centered at 474111N 0262116E (ARP), limited by FIR boundary.
2	Vertical limits	SFC to 9500 FT STD
3	Airspace classification	C
4	ATS unit call sign Language(s)	Suceava Tower English, Romanian
5	Transition altitude	3000 FT AMSL
6	Hours of applicability	As ATS
7	Remarks	Nil

AERODROME CHART - ICAO 47° 41' 11" N
026° 21' 16" E **ELEV 1375FT** **SUCEAVA TOWER 118.3** **SUCEAVA / Ștefan cel Mare (LRSV)**



Changes: RWY Strength.



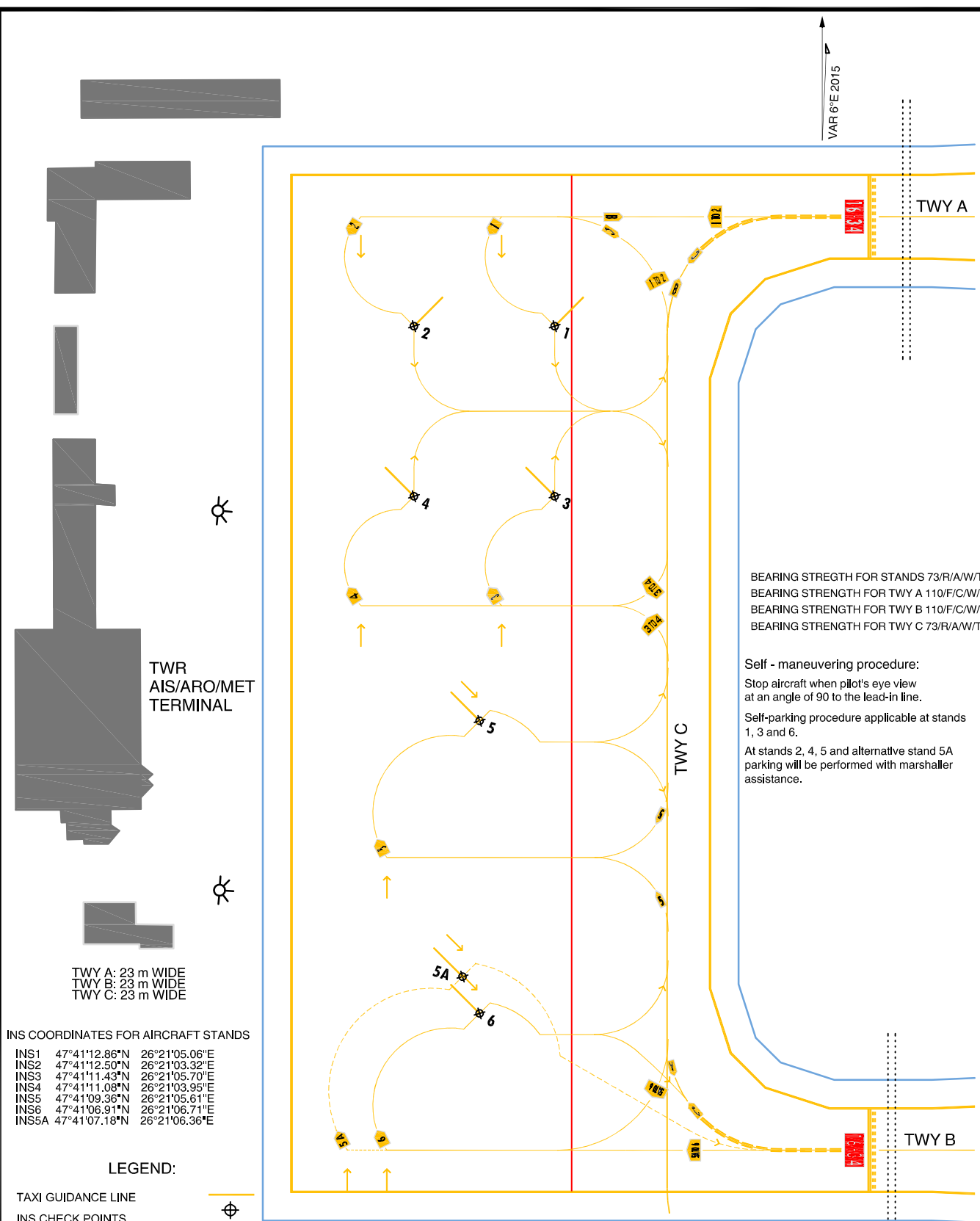
**AIRCRAFT PARKING /
DOCKING CHART - ICAO**

APRON ELEV
1361FT

SUCEAVA TOWER 118.3

**SUCEAVA / Ștefan cel Mare
(LRSV)**

Changes: Bearing Strength.



TWY A: 23 m WIDE
TWY B: 23 m WIDE
TWY C: 23 m WIDE

INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

INS1	47°41'12.86"N	26°21'05.06"E
INS2	47°41'12.50"N	26°21'03.32"E
INS3	47°41'11.43"N	26°21'05.70"E
INS4	47°41'11.08"N	26°21'03.95"E
INS5	47°41'09.36"N	26°21'05.61"E
INS6	47°41'06.91"N	26°21'06.71"E
INS5A	47°41'07.18"N	26°21'06.36"E

LEGEND:

- TAXI GUIDANCE LINE
- INS CHECK POINTS
- TO AIRCRAFT STAND
- FLOODLIGHT
- BUILDING
- MOVEMENT SURFACE BOUNDARY
- ATC SERVICE BOUNDARY
- TAXI HOLDING POSITION
- ENHANCED TAXIWAY CENTRE LINE MARKING
- SAFETY ZONE MARKING

BEARING STRENGTH FOR STANDS 73/R/A/W/T
BEARING STRENGTH FOR TWY A 110/F/C/W/T
BEARING STRENGTH FOR TWY B 110/F/C/W/T
BEARING STRENGTH FOR TWY C 73/R/A/W/T

Self - maneuvering procedure:
Stop aircraft when pilot's eye view at an angle of 90 to the lead-in line.
Self-parking procedure applicable at stands 1, 3 and 6.
At stands 2, 4, 5 and alternative stand 5A parking will be performed with marshaller assistance.

Stand no	Aircraft	Maximum Aircraft Type
1 - 4	Aircraft with wingspan = 29m (Code letter C)	ATR 72 / SAAB 2000
5 - 6	Aircraft with wingspan = 36m (Code letter C)	A 321 / B 737
5A	Aircraft with wingspan = 52m (Code letter C)	B767 / C 17