

# ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

4 ноября 2006 г. № 1471

## О Правилах использования воздушного пространства Республики Беларусь

Изменения и дополнения:

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 10 января 2008 г. № 21 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2008 г., № 15, 5/26598) <С20800021>;

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 ноября 2009 г. № 1554 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2009 г., № 290, 5/30821) <С20901554>;

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 23 июля 2014 г. № 713 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 26.07.2014, 5/39172) <С21400713>;

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14 октября 2015 г. № 856 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 17.10.2015, 5/41162) <С21500856>;

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 мая 2017 г. № 393 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 01.06.2017, 5/43769) <С21700393>;

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 13 июля 2020 г. № 418 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 15.07.2020, 5/48211) <С22000418>;

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 17 октября 2024 г. № 765 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 19.10.2024, 5/54067) <С22400765>

На основании части второй статьи 5 Воздушного кодекса Республики Беларусь Совет Министров Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Правила использования воздушного пространства Республики Беларусь (прилагаются).

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Премьер-министр Республики Беларусь

С.Сидорский

УТВЕРЖДЕНО

Постановление  
Совета Министров  
Республики Беларусь  
04.11.2006 № 1471

## ПРАВИЛА

### использования воздушного пространства Республики Беларусь

#### ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Правила определяют порядок организации использования воздушного пространства Республики Беларусь (далее, если не определено иное, – воздушное пространство), а также порядок его использования в интересах граждан и экономики, обороны и безопасности государства.

2. Для целей настоящих Правил используются термины и их определения в значениях, установленных Воздушным кодексом Республики Беларусь, а также следующие термины и их определения:

аварийное оповещение – обслуживание воздушного движения, предоставляемое для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи служб поиска и спасания, и оказания необходимого содействия таким организациям;

автоматизированное управление воздушным движением – реализация процесса управления воздушным движением посредством автоматизированной системы управления воздушным движением или автоматизированного рабочего места управления воздушным движением;

аэрофотосъемка – фото- и видеосъемка во всех областях оптического спектра поверхности Земли и объектов, находящихся на ней, с использованием фотоаппарата (видеокамеры), установленного (установленной) на стабилизационной платформе летательного аппарата, выполняющего полет в воздушном пространстве, с фиксацией получаемого изображения на любых носителях информации;

безопасная высота – высота полета, исключая столкновение летательного аппарата с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней;

внетрассовый маршрут – маршрут полета воздушного судна, проходящий вне маршрутов обслуживания воздушного движения;

воздушная обстановка – одновременное взаимное расположение воздушных судов и других материальных объектов в определенной части воздушного пространства;

воздушная трасса – ограниченный по высоте и ширине коридор в воздушном пространстве, предназначенный для выполнения полетов воздушных судов и оборудованный средствами управления, контроля и радионавигации;

воздушное пространство для выполнения полетов по свободным маршрутам (FRA) – часть контролируемого воздушного пространства класса С, в пределах которого могут планироваться и выполняться полеты между установленными и опубликованными точками в Минском районе полетной информации по траектории, максимально приближенной к ортодромической линии пути;

воздушное пространство обслуживания воздушного движения – часть воздушного пространства определенных размеров с буквенным обозначением, в пределах которого могут выполняться определенные виды полетов и для которого установлены обслуживание воздушного движения и определенные правила полетов;

временный режим использования воздушного пространства Республики Беларусь (далее – временный режим) – особый порядок использования воздушного пространства, устанавливаемый и вводимый органами Единой системы организации воздушного движения Республики Беларусь (далее – Единая система) на срок до десяти суток для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства, требующей специальной организации этого использования;

вторичный радиолокатор – радиолокационная система, в которой переданный радиолокационной станцией радиосигнал вызывает передачу ответного радиосигнала другой станцией;

высота перехода – установленное значение абсолютной высоты для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе заданного эшелона;

высота полета – расстояние по вертикали от определенного уровня до летательного аппарата. В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты – истинную (от уровня точки, находящейся непосредственно под летательным аппаратом), относительную (от указанного исходного уровня) и абсолютную (от среднего уровня моря);

диспетчерский район – часть контролируемого воздушного пространства, устанавливаемая для предоставления обслуживания воздушного движения;

диспетчерское обслуживание воздушного движения – обслуживание контролируемых полетов, предоставляемое в целях предотвращения столкновений воздушных судов между собой и другими материальными объектами в воздухе, с препятствиями, в том числе на площади маневрирования аэродрома, поддержания упорядоченного потока воздушного движения, оказания помощи воздушным судам, терпящим бедствие;

диспетчерское разрешение – разрешение пользователю воздушного пространства действовать в соответствии с условиями, установленными диспетчерским органом;

документ аэронавигационной информации – документ, содержащий фактические сведения, касающиеся характеристик и фактического состояния аэродромов, аэроузлов, элементов структуры воздушного пространства и средств радиотехнического обеспечения и связи, необходимые для организации и выполнения полетов;

заявка на использование воздушного пространства Республики Беларусь (далее – заявка) – документ установленного образца, содержащий необходимые данные для обеспечения и выполнения деятельности по использованию воздушного пространства;

зона взлета и посадки – часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для маневрирования воздушных судов при взлете и заходе на посадку;

зона, временно выделенная, – часть воздушного пространства, устанавливаемая центром Единой системы в процессе планирования и координации использования воздушного пространства;

зона выполнения задач государственного значения – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой в определенный период времени осуществляются мероприятия по обеспечению национальной безопасности, безопасности охраняемых лиц и защиты охраняемых объектов от угроз, связанных с полетами летательных аппаратов или иной деятельностью по использованию воздушного пространства;

зона запретная (UMP) – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой использование воздушного пространства запрещено, за исключением случаев, предусмотренных настоящими Правилами;

зона, запретная для полетов беспилотных летательных аппаратов (UMU), – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой использование воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами запрещено, за исключением случаев, предусмотренных настоящими Правилами;

зона ограничения (UMR) – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой полеты летательных аппаратов ограничены условиями, определенными Министерством обороны;

зона опасная (UMD) – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой в определенный период может осуществляться деятельность, представляющая угрозу безопасности полетов воздушных судов;

зона пилотажная – часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для выполнения заданий на полет;

зона специальная – часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для выполнения испытательных полетов, дозаправки топливом в воздухе, пусков ракет, воздушных стрельб и других специальных полетов;

зональная навигация – метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой траектории в пределах действия радиомаячных навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями специальных автономных средств или их комбинации;

контролируемое воздушное пространство – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которого осуществляется диспетчерское

обслуживание воздушного движения в соответствии с классификацией воздушного пространства;

контролируемый полет – любой полет, выполняемый при наличии диспетчерского разрешения;

координация использования воздушного пространства Республики Беларусь – распорядительная деятельность органов Единой системы в пределах их компетенции по разрешению, согласованию, определению последовательности и условий деятельности по использованию воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства (далее – государственные приоритеты), а также деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов с учетом введенных временных режимов, кратковременных ограничений, прогнозируемой и фактической воздушной, метеорологической, орнитологической обстановки и структуры воздушного пространства Республики Беларусь;

кратковременное ограничение использования воздушного пространства Республики Беларусь – особый порядок использования отдельных частей воздушного пространства, устанавливаемый и вводимый в действие военным сектором центра Единой системы продолжительностью до двух часов для оперативного обеспечения безопасности использования воздушного пространства;

маршрут – проекция траектории полета летательного аппарата на земную (водную) поверхность, зафиксированная контрольными пунктами (географическими координатами точек), через которые должен пролетать летательный аппарат;

маршрут зональной навигации – маршрут обслуживания воздушного движения, установленный для воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

маршрут обслуживания воздушного движения – установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения воздушных судов в целях обслуживания воздушного движения. К маршруту обслуживания воздушного движения относятся маршруты зональной навигации, воздушные трассы, местные воздушные линии;

местная воздушная линия – ограниченный по высоте и ширине коридор в воздушном пространстве, предназначенный для полетов воздушных судов на высотах ниже нижнего эшелона и обеспеченный обслуживанием воздушного движения;

нерадиолокационное эшелонирование – эшелонирование, при котором данные о местоположении летательных аппаратов получены не посредством радиолокатора, а из иных источников;

обслуживание воздушного движения – полетно-информационное или диспетчерское обслуживание воздушного движения, а также аварийное оповещение, применяемое в соответствующих случаях;

общее воздушное движение (GAT) – полеты, выполняемые в соответствии с правилами и положениями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и (или) в соответствии с национальными правилами и процедурами, применяемыми в гражданской авиации;

операционное воздушное движение (OAT) – полеты, при выполнении которых не соблюдаются положения, установленные для общего воздушного движения, и для которых правила и процедуры определяет Министерство обороны;

организация воздушного движения – комплекс мероприятий, включающих обслуживание воздушного движения, организацию воздушного пространства и организацию потоков воздушного движения, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного движения воздушных судов на всех этапах полета;

организация воздушного пространства Республики Беларусь – установление оптимальной структуры воздушного пространства в целях обеспечения его безопасного и эффективного использования;

органы Военно-воздушных сил и войск противовоздушной обороны (далее – ВВС и войска ПВО) – подразделения радиотехнических войск ВВС и войск ПВО, группы

и отделения контроля соответствующих командных пунктов объединений, соединений и воинских частей ВВС и войск ПВО;

план полета – сведения о намеченном полете или части полета летательного аппарата, представляемые органам обслуживания воздушного движения;

планирование использования воздушного пространства Республики Беларусь – комплекс мероприятий, осуществляемых оперативными органами Единой системы в соответствии с государственными приоритетами в целях распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте в интересах пользователей воздушного пространства и обеспечения безопасности полетов;

полетно-информационное обслуживание – обслуживание воздушного движения в целях предоставления консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов, которое осуществляется при всех видах обслуживания воздушного движения;

правила визуальных полетов – порядок выполнения полетов в условиях, позволяющих экипажу воздушного судна, внешнему пилоту, оператору беспилотного летательного аппарата определить местонахождение и пространственное положение летательного аппарата по наземным ориентирам и естественному горизонту, визуально выдерживать установленные интервалы между летательными аппаратами, а также между летательными аппаратами и другими материальными объектами в воздухе и на земной (водной) поверхности;

правила полетов по приборам – порядок выполнения полетов в условиях, при которых местонахождение и пространственное положение летательного аппарата определяются по пилотажным и навигационным приборам;

радиолокационное эшелонирование – эшелонирование летательных аппаратов, осуществляемое на основе данных об их местоположении, полученных из радиолокационных источников;

радиолокационный контроль – использование радиолокаторов в целях предоставления экипажу воздушного судна, внешнему пилоту, оператору беспилотного летательного аппарата информации об отклонениях от маршрута, включая отклонения от условий, указанных в диспетчерском разрешении;

разрешение на выполнение полета – разрешение, выдаваемое Генеральным штабом Вооруженных Сил и (или) Министерством транспорта и коммуникаций в случаях, установленных законодательством в области использования воздушного пространства и авиации;

разрешение на использование воздушного пространства Республики Беларусь – предоставление пользователю воздушного пространства права действовать в соответствии с условиями, согласованными с органом Единой системы;

район аэродрома – часть воздушного пространства установленных размеров над аэродромом и прилегающей к нему местностью;

район аэроузла – часть воздушного пространства, установленная с учетом общей границы двух и более близко расположенных районов аэродромов, выполнение полетов с которых требует специального согласования и координации;

район выполнения авиационных работ – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой выполняются авиационные работы;

район полетной информации – часть воздушного пространства, в пределах которой обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение;

режим полета – параметры полета летательного аппарата;

сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) – интервал вертикального эшелонирования, применяемый в диапазоне эшелонов 8850 м (FL 290) и 12 500 м (FL 410) для эшелонирования воздушных судов, имеющих допуск к полетам с применением RVSM;

стандартное давление (QNE) – атмосферное давление с заранее определенным значением 760 мм ртутного столба или 1013,2 гПа, устанавливающим единый уровень отсчета барометрической высоты;

старший авиационный начальник аэродрома – начальник аэродрома государственной авиации, руководитель авиационной организации (филиала авиационной организации), являющийся главным должностным лицом, определяющим порядок эксплуатации аэродрома и выполнения полетов с него;

структура воздушного пространства Республики Беларусь – совокупность ограниченных в вертикальной и горизонтальной плоскостях элементов воздушного пространства, предназначенных для обеспечения деятельности по использованию воздушного пространства;

суточный план – документ, содержащий сведения о планировании использования воздушного пространства на сутки;

требуемые навигационные характеристики (RNP) – перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в пределах установленного воздушного пространства. Навигационные характеристики и требования определяются для конкретного типа RNP и (или) вида применения;

узловой диспетчерский район – диспетчерский район, создаваемый в местах схождения маршрутов обслуживания воздушного движения в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов;

управление полетами – действия группы руководства полетами организаций государственной авиации, направленные на своевременное и безопасное выполнение экипажами воздушных судов (операторами беспилотных летательных аппаратов) заданий на полет;

центр Единой системы организации воздушного движения Республики Беларусь – оперативный орган Единой системы, осуществляющий планирование и координацию использования воздушного пространства, выдачу в соответствующих случаях разрешений на использование воздушного пространства, обслуживание воздушного движения, управление полетами и контролирующей соблюдение настоящих Правил;

эшелон нижний (безопасный) – ближайший к безопасной высоте полета установленный эшелон полета, расположенный выше этой высоты;

эшелон перехода – установленный эшелон полета для перевода шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление аэродрома или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря;

эшелон полета – установленная высота полета летательного аппарата относительно изобарической поверхности, соответствующей стандартному давлению;

эшелонирование – вертикальное и горизонтальное рассредоточение летательных аппаратов в полете на установленных интервалах, обеспечивающих безопасность воздушного движения.

3. Пользователь воздушного пространства имеет право на:

обеспечение безопасности, регулярности и экономичности полетов воздушных судов и другой деятельности в воздушном пространстве со стороны органов, ответственных за безопасность полетов;

получение от органов обслуживания воздушного движения и управления полетами информации о деятельности, связанной с использованием воздушного пространства, представляющей угрозу безопасности его деятельности;

внесение в установленном порядке предложений по совершенствованию структуры воздушного пространства, а также нормативных правовых актов Республики Беларусь, регламентирующих использование воздушного пространства.

4. Пользователь воздушного пространства:

осуществляет свою деятельность в воздушном пространстве в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Республики Беларусь, настоящих Правил и других

нормативных правовых актов, регламентирующих порядок использования воздушного пространства;

в соответствующих случаях своевременно подает планы полетов, заявки, графики, расписания, представления на установление временных режимов использования воздушного пространства;

осуществляет свою деятельность в воздушном пространстве после получения от центра Единой системы разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в пункте 51 настоящих Правил;

осуществляет свою деятельность в воздушном пространстве после согласования с центром Единой системы условий использования воздушного пространства в порядке, определенном Инструкцией по использованию воздушного пространства Минского района полетной информации, утверждаемой Министерством обороны (далее – Инструкция);

своевременно сообщает о начале и окончании использования воздушного пространства в соответствующие оперативные органы Единой системы и в органы ВВС и войск ПВО в порядке, определенном Инструкцией;

содействует органам обслуживания воздушного движения и управления полетами в осуществлении поисковых и аварийно-спасательных работ, а также в оказании помощи терпящим или потерпевшим бедствие воздушным судам;

применяет установленные типы и формы сообщений об использовании воздушного пространства.

4<sup>1</sup>. При использовании воздушного пространства не допускается:

управление воздушным судном, беспилотным летательным аппаратом в состоянии алкогольного опьянения и (или) состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ;

управление беспилотным летательным аппаратом без сертификата (свидетельства) на право самостоятельного управления беспилотным летательным аппаратом, в том числе входящим в состав беспилотного авиационного комплекса, определенного типа, за исключением случаев, предусмотренных законодательством.

5. К сооружениям, представляющим угрозу безопасности полетов воздушных судов, относятся сооружения, высота которых составляет 50 метров и более.

Отнесение иных сооружений, высота которых составляет менее 50 метров, к сооружениям, представляющим угрозу безопасности полетов воздушных судов, осуществляется в соответствии с требованиями авиационных правил.

6. Владельцы высотных сооружений в трехдневный срок после возведения этих сооружений до высоты, в соответствии с которой они станут относиться к сооружениям, представляющим угрозу безопасности полетов воздушных судов, а также не позднее 20 суток после завершения строительства (размещения) таких сооружений представляют сведения о них в письменном виде в специально уполномоченный орган в области обороны, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации и топографо-геодезическое республиканское унитарное предприятие «Белгеодезия».

Сведения о сооружениях, указанных в части первой настоящего пункта, должны содержать:

наименование объекта;

тип объекта (точечный – если длина и ширина объекта не превышают 100 м; линейный – если длина или ширина объекта превышает 100 м; площадный – если длина и ширина объекта превышают 100 м);

геодезические координаты объекта во Всемирной системе геодезических координат 1984 года (WGS-84) в формате «градусы, минуты, секунды». Для точечных объектов указываются геодезические координаты точки центра основания, для линейных объектов – геодезические координаты точек изломов, а для площадных объектов –

геодезические координаты точек изломов внешней границы. Точность геодезических координат должна составлять 30 м;

высоту основания объекта. В качестве высоты основания объекта указывается абсолютная высота рельефа местности в точке максимального превышения вершины высотного объекта, в том числе любого оборудования, установленного на нем, над рельефом местности. Точность высоты основания объекта – не менее 1 м. Система высот – Балтийская 1977 года;

высоту объекта. В качестве высоты объекта указывается максимальное превышение вершины объекта, в том числе любого оборудования, установленного на нем, над рельефом местности. Точность высоты объекта – не менее 1 м;

данные о наличии дневных и ночных маркировочных знаков.

Владельцы высотных сооружений, указанные в части первой настоящего пункта, в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов размещают на сооружениях, представляющих угрозу безопасности полетов воздушных судов, за счет собственных средств ночные и дневные маркировочные знаки, устройства и отметки в соответствии с авиационными правилами.

## **ГЛАВА 2**

### **ОРГАНИЗАЦИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА**

7. Структура воздушного пространства включает следующие элементы:

зоны – временно выделенные, выполнения задач государственного значения, запретные, запретные для полетов беспилотных летательных аппаратов, опасные, ограничений, пилотажные, специальные, взлета и посадки;

воздушные трассы;

маршруты – зональной навигации, внетрассовые;

местные воздушные линии;

районы – полетной информации, аэроузлов, аэродромов, выполнения авиационных работ.

8. Границы элементов структуры воздушного пространства устанавливаются по географическим координатам и высотам.

Горизонтальные границы элементов структуры воздушного пространства указываются во Всемирной системе геодезических координат 1984 года (WGS-84) в градусах, минутах и секундах.

Вертикальные границы элементов структуры воздушного пространства указываются относительно среднего уровня моря до высоты 2450 м, а с высоты 2450 м и более – относительно изобарической поверхности, соответствующей стандартному давлению.

Перечни элементов структуры воздушного пространства устанавливаются специально уполномоченным органом в области обороны по согласованию со специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

9. Порядок разработки, согласования и представления предложений об изменении структуры воздушного пространства в соответствии с потребностями пользователей определяется Инструкцией.

10. Запретные зоны устанавливаются над районами расположения объектов, разрушение которых может привести к утрате контроля за опасными разрушительными факторами и последующим потерям среди населения.

11. Использование воздушного пространства в запретных зонах, запретных зонах для полетов беспилотных летательных аппаратов не допускается, за исключением случаев:

отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь;

оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера и в других случаях, угрожающих жизни и (или) здоровью людей;  
предотвращения и прекращения нарушений настоящих Правил;  
использования воздушного пространства организациями, в интересах которых установлены такие зоны;

полетов в соответствии с международными договорами Республики Беларусь, предусматривающими использование воздушного пространства в запретных зонах.

12. При необходимости использования воздушного пространства в запретных зонах в случаях, не предусмотренных настоящими Правилами, заинтересованные пользователи воздушного пространства получают разрешение Генерального штаба Вооруженных Сил.

При необходимости использования воздушного пространства зон ограничений в случаях, отличных от определенных Министерством обороны условий их использования, заинтересованные пользователи воздушного пространства получают разрешение Генерального штаба Вооруженных Сил.

Порядок получения разрешений Генерального штаба Вооруженных Сил определяется Инструкцией.

12<sup>1</sup>. Запретные зоны для полетов беспилотных летательных аппаратов устанавливаются над районами расположения объектов в целях защиты их от угроз, вызванных действиями беспилотных летательных аппаратов.

При необходимости использования воздушного пространства запретных зон для полетов беспилотных летательных аппаратов в случаях, не предусмотренных настоящими Правилами, заинтересованные пользователи воздушного пространства согласовывают свою деятельность с государственными органами (организациями), в интересах которых данные зоны установлены.

Порядок согласования использования воздушного пространства запретных зон для полетов беспилотных летательных аппаратов с государственными органами (организациями) определяется Инструкцией.

13. Опасные зоны устанавливаются над районами полигонов и взрывных работ для обеспечения безопасного использования воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет, бомбометаний, взрывных работ, а также другой аналогичной деятельности. Границы таких зон определяются с учетом высоты, максимальной горизонтальной дальности полета снарядов, ракет и радиуса разлета осколков.

14. Должностные лица, ответственные за проведение стрельб, пусков ракет, бомбометаний, взрывных работ и другой аналогичной деятельности, организуют визуальное или радиолокационное наблюдение за воздушным пространством установленного для них района.

15. Зоны ограничений устанавливаются для обеспечения безопасности охраняемых лиц и охраняемых объектов.

16. Размеры зон, указанных в абзаце втором пункта 7 настоящих Правил, определяются в пределах обоснованного объема воздушного пространства.

17. Специальные зоны устанавливаются для выполнения отдельных видов полетов.

17<sup>1</sup>. В воздушном пространстве от уровня земной (водной) поверхности до эшелона 20 100 м (FL 660) установлен Минский район полетной информации, предназначенный для предоставления полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

18. Для выполнения авиационных работ на временной основе могут устанавливаться районы выполнения авиационных работ.

Границы этих районов разрабатываются заинтересованными пользователями воздушного пространства, согласовываются с организациями, чьи интересы затрагиваются при проведении работ, и устанавливаются военными органами Единой системы. Порядок запроса и установления районов выполнения авиационных работ определяется Инструкцией.

19. Временно выделенные зоны, пилотажные зоны, специальные зоны и вне трассовые маршруты в период их использования должны быть удалены друг от друга:

в горизонтальной плоскости при наличии радиолокационного контроля – на расстояние не менее 10 км, а без радиолокационного контроля – не менее 20 км;

в вертикальной плоскости – на расстояние не менее 300 м.

При выполнении полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов со скоростью полета 300 км/ч и менее могут устанавливаться значения не менее 150 м в вертикальной плоскости или 2 км в горизонтальной плоскости.

В случаях, когда указанные в абзацах втором и третьем части первой настоящего пункта расстояния не могут быть соблюдены, использование временно выделенных зон, пилотажных зон, специальных зон и вне трассовых маршрутов должно осуществляться под управлением одного органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) или в разное время.

20. Исключен.

21. Маршруты зональной навигации подразделяются на:

фиксированные – публикуемые маршруты зональной навигации, установленные для постоянного использования, по которым могут планироваться контролируемые полеты воздушных судов, оснащенных оборудованием зональной навигации;

особые – публикуемые маршруты зональной навигации или участки ее фиксированных маршрутов, которые могут использоваться и по которым могут планироваться контролируемые полеты воздушных судов на условиях, определяемых при их установлении.

22. Ширина воздушной трассы – 10 км (по 5 км в обе стороны от ее оси).

Ширина местной воздушной линии – 4 км (по 2 км в обе стороны от ее оси).

23. При полетах в воздушном пространстве по маршрутам обслуживания воздушного движения и в районах гражданских аэродромов, а также аэродромов совместного базирования (использования), находящихся в ведении гражданской авиации, для воздушных судов устанавливаются типы требуемых навигационных характеристик, которые указываются в авиационных правилах и публикуются в документах аэронавигационной информации.

Для воздушных судов, не соответствующих требованиям установленных типов требуемых навигационных характеристик, применяются процедуры обслуживания воздушного движения, устанавливаемые авиационными правилами, и публикуются в документах аэронавигационной информации.

24. Над аэродромом и прилегающей к нему местностью для построения маневра отхода от аэродрома в зоны, на маршруты зональной навигации, воздушные трассы, местные воздушные линии, вне трассовые маршруты, маневра подхода к аэродрому устанавливается район аэродрома. Полеты в районе аэродрома осуществляются, как правило, под управлением органа обслуживания воздушного движения или органа управления полетами аэродрома. Районы гражданских аэродромов могут не устанавливаться.

25. Аэродромы, на которых обслуживание воздушного движения и управление полетами требуют взаимного согласования и координации, могут объединяться в аэроузлы. Границы районов аэродромов, входящих в район аэроузла, могут не устанавливаться.

26. Пользователи воздушного пространства организуют деятельность по использованию части воздушного пространства в установленных для них зонах и районах.

Организация деятельности по использованию воздушного пространства в районе аэродрома государственной авиации возлагается на старшего авиационного начальника аэродрома, командира авиационной воинской части, начальника аэроклуба.

Деятельность по использованию воздушного пространства в районах аэродромов государственной авиации (аэроузлов), площадок, зонах взлета и посадки, пилотажных и специальных зонах должна осуществляться в соответствии с инструкциями по производству полетов на аэродроме, посадочной площадке, в районе аэроузла, разрабатываемыми пользователями воздушного пространства.

Организация использования воздушного пространства в районах гражданских аэродромов осуществляется старшим авиационным начальником аэродрома (аэропорта).

Деятельность по использованию воздушного пространства в районах гражданских аэродромов и в районе Минского аэроузла осуществляется в соответствии с инструкциями по производству полетов на аэродромах (в районе аэроузла). Обслуживание воздушного движения и управление полетами в Минском аэроузле выполняют органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) в устанавливаемых инструкцией по производству полетов в районе Минского аэроузла, районах и зонах.

Деятельность по использованию воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет и взрывных работ на полигонах (стрельбищах) должна осуществляться в соответствии с инструкциями о порядке использования воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет и взрывных работ на полигонах (стрельбищах). Информация о такой деятельности публикуется в документах аэронавигационной информации.

27. Структурные схемы инструкций по производству полетов на аэродроме (посадочной площадке) указываются в авиационных правилах.

Структурные схемы инструкций по производству полетов в аэроузле, о порядке использования воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет и взрывных работ на полигоне (стрельбище) указываются в Инструкции.

28. Инструкции по производству полетов на аэродромах, в аэроузлах, о порядке использования воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет и взрывных работ на полигоне (стрельбище), районе взрывных работ подлежат согласованию с центром Единой системы и руководящими военным и гражданским органами Единой системы и утверждаются правовыми актами в порядке, определяемом Инструкцией.

29. Полеты на аэродроме (в аэроузле), не имеющем утвержденной инструкции по производству полетов, не допускаются.

Выполнение боевых стрельб, пусков ракет и взрывных работ на полигоне (стрельбище), в районе взрывных работ, не имеющем утвержденной соответствующей инструкции, не допускается.

30. Старший авиационный начальник аэродрома контролирует соответствие сведений, указанных в инструкции по производству полетов на аэродроме и документах аэронавигационной информации, нормам, определяющим порядок использования воздушного пространства и выполнения полетов, фактическому состоянию аэродрома, режиму работы средств метеорологического, светотехнического, радиотехнического обеспечения полетов и связи, а также своевременное извещение органов аэронавигационной информации о предстоящих (происшедших) изменениях в этих сведениях.

31. Воздушное пространство, в котором обслуживание воздушного движения выполняется в соответствии с правилами и положениями, установленными для общего воздушного движения, в зависимости от степени контроля со стороны органов обслуживания воздушного движения классифицируется и обозначается следующим образом:

класс С, в котором разрешаются полеты по правилам полетов по приборам и визуальных полетов; все воздушные суда подлежат диспетчерскому обслуживанию, и воздушные суда, выполняющие полет по правилам полетов по приборам, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полет по правилам полетов по

приборам и правилам визуальных полетов, воздушные суда, выполняющие полет по правилам визуальных полетов, эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полет по правилам полетов по приборам, и получают информацию о движении относительно других воздушных судов, следующих по правилам визуальных полетов;

класс E, в котором разрешаются полеты по правилам полетов по приборам и визуальных полетов; воздушные суда, выполняющие полет по правилам полетов по приборам, подлежат диспетчерскому обслуживанию и эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полет по правилам полетов по приборам. Все воздушные суда получают по мере возможности информацию о движении.

32. Классификации подлежат: маршруты обслуживания воздушного движения, воздушное пространство FRA, диспетчерские районы, диспетчерские зоны, районы авиационных работ, границы и классификация которых устанавливаются авиационными правилами и публикуются в документах аэронавигационной информации.

33. Классификации не подлежат: зоны запретные, запретные для полетов беспилотных летательных аппаратов, ограничений, опасные, а также части воздушного пространства, в которых осуществляется операционное воздушное движение, а также воздушное пространство выше эшелона 20 100 м (FL 660).

34. Требования, предъявляемые к полетам в классифицированном воздушном пространстве Республики Беларусь, устанавливаются согласно приложению 1.

35. В воздушном пространстве Минского района полетной информации устанавливаются диспетчерские районы и диспетчерские зоны.

36. Диспетчерский район является частью контролируемого воздушного пространства и устанавливается от эшелона перехода до высоты 20 100 м (FL660).

Узловой диспетчерский район является частью контролируемого воздушного пространства и предназначен для предоставления диспетчерского обслуживания подхода (района), устанавливается в местах схождения маршрутов зональной навигации, воздушных трасс и местных воздушных линий над одним или несколькими крупными аэродромами.

37. Диспетчерская зона является частью контролируемого воздушного пространства, в пределах которой предоставляется аэродромное диспетчерское обслуживание и воздушные суда осуществляют маневрирование при взлете и заходе на посадку. Диспетчерская зона может не устанавливаться.

В случае, если для аэродрома узловой диспетчерский район не установлен, диспетчерская зона устанавливается до нижней границы диспетчерского района.

При необходимости может устанавливаться одна диспетчерская зона для нескольких близко расположенных аэродромов.

37<sup>1</sup>. FRA устанавливается в пределах горизонтальных границ Минского района полетной информации от эшелона 8400 м (FL275) до эшелона 20 100 м (FL660) круглосуточно.

В FRA разрешается планирование и выполнение полетов с использованием фиксированных маршрутов RNAV.

В FRA полеты государственных воздушных судов иностранных государств, за исключением воздушных судов, выполняющих литерные полеты, выполняются только с использованием фиксированных маршрутов RNAV.

Использование FRA может быть ограничено или запрещено в порядке, определяемом Инструкцией.

38. Классом E классифицируется воздушное пространство ниже 2900 м (FL95), за исключением воздушного пространства узловых диспетчерских районов и диспетчерских зон.

39. Исключен.

40. Планирование и координация использования воздушного пространства осуществляются центром Единой системы.

41. Центр Единой системы осуществляет предварительное, суточное и текущее планирование использования воздушного пространства на основании распоряжений по организации воздушного движения, установленных временных режимов, планов полетов, заявок, расписаний, графиков.

42. Предварительное планирование использования воздушного пространства осуществляется за двое и более суток до дня начала деятельности по использованию воздушного пространства в целях согласования вопросов, связанных со специальной организацией использования воздушного пространства.

43. Суточное планирование использования воздушного пространства осуществляется накануне дня начала деятельности по использованию воздушного пространства в целях его распределения по месту, времени и высоте.

44. Текущее планирование использования воздушного пространства осуществляется в процессе выполнения суточного плана путем его дополнения или корректировки при необходимости изменения потоков воздушного движения, перераспределения воздушного пространства по времени, месту и высоте в целях обеспечения безопасности спланированной деятельности и деятельности, на которую в текущие сутки поступают планы полетов, заявки, распоряжения по организации воздушного движения, а также уведомления об использовании воздушного пространства в случаях, указанных в пункте 51 настоящих Правил.

45. На этапах суточного и текущего планирования центр Единой системы на основании поданных заявок определяет условия использования воздушного пространства, устанавливает и вводит в действие временно выделенные зоны.

Порядок установления и введения в действие временно выделенных зон определяется Инструкцией.

46. Координация использования воздушного пространства осуществляется в процессе планирования и обслуживания воздушного движения в целях качественного и своевременного выполнения деятельности в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической и аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства.

47. В процессе планирования и координации использования воздушного пространства центр Единой системы может вносить изменения в заявленные условия использования воздушного пространства (по месту, времени и высоте). Вносимые изменения должны быть доведены до подателя плана полета, заявки, расписаний, графиков, органов ВВС и войск ПВО и других заинтересованных органов в порядке, определенном Инструкцией.

48. Использование воздушного пространства осуществляется с разрешения военного руководящего органа Единой системы или оперативных органов Единой системы.

48<sup>1</sup>. Военным руководящим органом Единой системы разрешение на использование воздушного пространства выдается государственным органам (организациям) при соблюдении ими следующих условий:

использование государственного беспилотного летательного аппарата с общей массой менее 7 килограммов;

выполнение полета, при котором обеспечивается визуальный контакт оператора с беспилотным летательным аппаратом и расстояние между ними не превышает 1000 м;

выполнение полета на высотах, не превышающих 50 м от уровня земной (водной) поверхности.

Порядок выдачи разрешения на использование воздушного пространства военным руководящим органом Единой системы определяется Инструкцией.

48<sup>2</sup>. Использование воздушного пространства осуществляется с разрешения оперативных органов Единой системы, за исключением случаев, указанных в пунктах 48<sup>1</sup> и 51 настоящих Правил.

49. Порядок и сроки подачи планов полетов, заявок, расписаний, графиков и выдачи разрешений на использование воздушного пространства, а также сообщений о начале и окончании деятельности по этому использованию определяются Инструкцией и публикуются в документах аэронавигационной информации.

50. Планы полетов, заявки оформляются в соответствии с требованиями авиационных правил составления формализованных заявок на использование воздушного пространства и сообщений о его использовании.

51. Использование воздушного пространства без разрешения оперативных органов Единой системы, а также до начала или по истечении срока действия такого разрешения запрещается, за исключением случаев:

отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь;

оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера и в других случаях, угрожающих жизни и (или) здоровью людей;

проведения оперативно-розыскных мероприятий;

пресечения актов терроризма;

прекращения нарушений настоящих Правил.

Использование воздушного пространства в случаях, указанных в части первой настоящего пункта, осуществляется после согласования с центром Единой системы условий использования воздушного пространства.

52. Лица, принявшие решение об использовании воздушного пространства в указанных в пункте 51 настоящих Правил случаях, безотлагательно уведомляют об этом центр Единой системы и Центральный командный пункт ВВС и войск ПВО.

53. Использование воздушного пространства может быть запрещено или ограничено в процессе планирования и координации использования воздушного пространства путем установления зоны выполнения задач государственного значения, временного режима, кратковременного ограничения, а также отказа в обеспечении плана полета или заявки.

53<sup>1</sup>. Зона выполнения задач государственного значения устанавливается военным руководящим органом Единой системы на срок до трех месяцев с полным или частичным приостановлением использования воздушного пространства.

Порядок установления зоны выполнения задач государственного значения определяется Инструкцией.

54. Временный режим для обеспечения литерных полетов устанавливается в порядке, определяемом актами Президента Республики Беларусь.

Временный режим (за исключением временных режимов, устанавливаемых для обеспечения литерных полетов) устанавливается военным руководящим органом Единой системы и вводится в действие военным сектором центра Единой системы.

Временный режим (за исключением временных режимов, устанавливаемых для обеспечения литерных полетов) может устанавливаться в районах проведения учений, воздушных парадов, показов авиационной техники, демонстрационных полетов, десантирования, испытания авиационной и ракетной техники, при проверках боевой готовности воинских частей ВВС и войск ПВО, выполнении практических пусков ракет, поисково-спасательных мероприятий, а также любой другой деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов.

Установление временного режима предусматривает выделение части воздушного пространства, использование которой на определенное время полностью или частично приостанавливается или предоставляется для использования только тем пользователем, в

интересах которого устанавливается этот режим в соответствии с условиями, указанными в распоряжении на его установление.

55. Представление на установление временного режима разрабатывается заинтересованными пользователями воздушного пространства и подается в военный руководящий орган Единой системы после предварительного согласования с центром Единой системы.

56. В случаях получения двух или более представлений от разных пользователей на установление временных режимов, совпадающих по месту и времени, военный руководящий орган Единой системы сообщает об этом соответствующим пользователям и согласовывает возможные изменения сроков осуществления деятельности, требующей установления временного режима, в соответствии с государственными приоритетами.

Порядок и сроки подачи представления на установление временного режима, его разработки и установления определяются Инструкцией.

57. В экстренных случаях временный режим, связанный с проведением поисковых и аварийно-спасательных работ, вылетами летательных аппаратов на оказание помощи при стихийных бедствиях, катастрофах, аварийных и чрезвычайных ситуациях и в других случаях, угрожающих жизни и здоровью людей, а также при производстве по материалам и уголовному делу, может устанавливаться военным сектором центра Единой системы без подачи предварительных представлений. Руководители, организующие указанные мероприятия, согласовывают с названным военным сектором район поисковых и аварийно-спасательных работ и условия обеспечения безопасности использования воздушного пространства в них.

58. В отдельных случаях при проверках войск Министром обороны и начальником Генерального штаба Вооруженных Сил – первым заместителем Министра обороны временные режимы могут устанавливаться военным руководящим органом Единой системы без подачи предварительных представлений на их установление в порядке, определяемом Инструкцией.

59. Кратковременные ограничения устанавливаются на основании уведомлений об использовании воздушного пространства в случаях, указанных в пункте 51 настоящих Правил.

Порядок введения и снятия кратковременных ограничений определяется Инструкцией.

60. Временные режимы и кратковременные ограничения устанавливаются:

с полным приостановлением использования воздушного пространства, за исключением деятельности его пользователей, в интересах которых устанавливаются эти режимы и ограничения;

с частичным приостановлением использования воздушного пространства, при котором разрешается деятельность других его пользователей на определенных условиях.

61. Информация об установленном временном режиме доводится военным сектором центра Единой системы до гражданского сектора центра Единой системы, Центрального командного пункта ВВС и войск ПВО и пользователей, в интересах которых он установлен.

Информация об установленном временном режиме для обеспечения литерных полетов, о его вводе и снятии гражданским сектором центра Единой системы доводится до военного сектора центра Единой системы, Центрального командного пункта ВВС и войск ПВО, гражданских органов Единой системы, обслуживающих литерный полет, а также гражданских пользователей в части, касающейся установленных ограничений на использование воздушного пространства, если такие для них имеются.

На основании установленного временного режима военный сектор центра Единой системы на этапе суточного планирования разрабатывает условия для использования воздушного пространства и доводит их до пользователей, на которых распространяется действие временного режима.

62. Временный режим и кратковременное ограничение снимаются военным сектором центра Единой системы после окончания времени их действия или до истечения установленного времени по информации пользователей, в интересах которых они установлены.

Временный режим, установленный для обеспечения полета воздушных судов, выполняющих литерные полеты, снимается гражданским сектором центра Единой системы после выполнения литерного полета.

В случае невозможности выполнения полетов или другой деятельности, для которых был установлен временный режим, пользователи, подавшие представления на его установление, немедленно сообщают в центр Единой системы об отмене деятельности или ходатайствуют о переносе временного режима на другое время.

63. Контроль за соблюдением временных режимов осуществляют центр Единой системы, органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органы ВВС и войск ПВО.

Начинать полеты и другую деятельность, для обеспечения которых установлены временные режимы, без получения подтверждения от центра Единой системы запрещается.

64. Решение о запрещении деятельности по использованию воздушного пространства принимают оперативные органы Единой системы, которым в порядке, определяемом Инструкцией, предоставлено право выдавать соответствующие разрешения на использование воздушного пространства.

65. Основаниями для отказа в обеспечении плана полета, заявки, расписания и графика являются:

нарушение сроков их представления;

нарушение их установленной формы;

нарушение порядка использования воздушного пространства при планировании деятельности по использованию воздушного пространства, указанной в ней;

отсутствие в них информации о наличии в установленных законодательством случаях разрешения на выполнение: полета в запретной зоне; полета в зоне ограничений; аэрофотосъемки; аэромагнитной съемки; международного полета;

отсутствие в них информации о наличии согласования полетов над населенными пунктами (согласно пункту 85 настоящих Правил);

отсутствие в них информации о наличии согласования полета беспилотного летательного аппарата в запретной зоне для полетов беспилотных летательных аппаратов;

неинформирование пользователем воздушного пространства центра Единой системы о переносе времени начала деятельности по использованию воздушного пространства в сроки, установленные Инструкцией;

задержка начала деятельности по использованию воздушного пространства на срок, превышающий установленный Инструкцией.

В указанных в части первой настоящего пункта случаях центр Единой системы информирует подателя плана полета, заявки, расписания и графика об отказе в их обеспечении и причине отказа.

66. Контроль за соблюдением настоящих Правил осуществляется органами Единой системы, а также органами обслуживания воздушного движения и управления полетами в установленных для них зонах и районах.

67. Контроль за полетами воздушных судов в воздушном пространстве в части выявления воздушных судов-нарушителей осуществляется органами ВВС и войск ПВО.

### **ГЛАВА 3**

#### **ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА**

68. В воздушном пространстве Республики Беларусь установлены:  
значение высоты перехода, равное 1850 м (6000 ft) абсолютной высоты;

значение эшелона перехода, равное 2450 м (FL 80), а при давлении менее 733 мм рт. ст. (977,2 гПа) – 2750 м (FL 90).

Эшелонирование воздушных судов, выполняющих полет по правилам визуального полета, относительно воздушных судов, выполняющих полет по правилам полета по приборам, осуществляется на интервалах, установленных для полетов по правилам полета по приборам.

69. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве Республики Беларусь осуществляется по полукруговой системе относительно магнитного меридиана согласно приложению 2.

Отсчет магнитных путевых углов осуществляется от магнитного меридиана исходного (поворотного) пункта маршрута.

В случаях, когда путевые углы наибольших по длине участков маршрута находятся в пределах одного полукруга, а остальные небольшие участки – в пределах другого полукруга, орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) в зависимости от воздушной обстановки и при условии соблюдения требований безопасности может устанавливать единый эшелон полета исходя из общего направления наибольших по длине участков.

70. При полетах по правилам полета по приборам применяются следующие минимальные интервалы вертикального эшелонирования:

на эшелонах полета ниже 8850 м (FL290) – 300 м (1000 футов);

между эшелонами полета 8850 м (FL290) и 12 500 м (FL410):

300 м (1000 футов) – между воздушными судами, допущенными к полетам с RVSM;

600 м (2000 футов):

между государственными воздушными судами, не допущенными к полетам с RVSM, и другими воздушными судами, выполняющими полет в воздушном пространстве RVSM;

между всеми государственными воздушными судами, выполняющими полет в составе группы в воздушном пространстве RVSM, и другими воздушными судами;

в воздушном пространстве перехода от (к) RVSM между воздушными судами, не допущенными к полетам с RVSM, и другими воздушными судами;

между воздушным судном, выполняющим полет с отказавшей радиосвязью, и любым другим воздушным судном, когда они выполняют полет в воздушном пространстве RVSM;

на эшелонах полета выше 12 500 м (FL410) – 600 м (2000 футов).

71. Между высотами полетов воздушных судов ниже нижнего эшелона при полетах по правилам визуальных полетов устанавливаются следующие интервалы:

150 м при полетах воздушных судов:

гражданской авиации;

государственной авиации со скоростью полета 300 км/ч и менее;

300 м:

при полетах воздушных судов государственной авиации со скоростью полета более 300 км/ч;

при одновременных полетах воздушных судов государственной авиации со скоростью полета более 300 км/ч и воздушных судов гражданской авиации.

72. Эшелонирование воздушных судов, применяющих правила визуальных полетов в воздушном пространстве от абсолютной высоты полета, равной 1200 м (4000 футов) и выше, выделенном для общего воздушного движения, осуществляется в соответствии с правилами и процедурами выполнения полетов и обслуживания воздушного движения в классифицированном воздушном пространстве.

73. Минимальный интервал между нижним эшелонам и высотой полета по маршруту или при выполнении иной деятельности ниже нижнего эшелона должен быть 300 м (1000 футов).

74. Интервал между воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой или дозвуковой скорости, должен быть не менее 1000 м.

75. Минимальный интервал между максимальной высотой использования воздушного пространства в опасной зоне и высотой полета воздушного судна над этой зоной должен составлять 300 м (1000 футов).

76. Горизонтальное эшелонирование включает в себя продольное и боковое эшелонирование.

При применении радиолокационного эшелонирования между воздушными судами устанавливаются минимальные линейные интервалы.

При применении нерадиолокационного – минимальные временные интервалы.

77. Для продольного эшелонирования при полетах по правилам полетов по приборам с радиолокационным эшелонированием устанавливаются следующие минимальные линейные интервалы:

между воздушными судами, следующими по одному и тому же маршруту на одном эшелоне (высоте):

на внетрассовых маршрутах – 30 км;

на маршрутах зональной навигации, воздушных трассах и местных воздушных линиях – 20 км;

на маршрутах зональной навигации, воздушных трассах и местных воздушных линиях при осуществлении автоматизированного управления воздушным движением – 10 км;

в районе аэродрома, узловым диспетчерском районе при использовании первичного радиолокатора – 20 км, при использовании вторичного радиолокатора – 10 км;

в зоне взлета и посадки, диспетчерской зоне – 5 км, а для воздушных судов, следующих за воздушными судами с взлетной массой 136 тонн и более, – 10 км;

между воздушными судами:

при пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, – 30 км в момент пересечения;

при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, – 20 км, а при осуществлении автоматизированного управления воздушным движением – 10 км в момент пересечения;

следующими по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне (высоте) при использовании первичного радиолокатора – 30 км, при использовании вторичного радиолокатора – 20 км, а при осуществлении автоматизированного управления воздушным движением – 10 км в момент пересечения.

78. При нерадиолокационном эшелонировании при полетах по правилам полета по приборам между воздушными судами устанавливаются следующие минимальные временные интервалы:

выполняющими полет на одном эшелоне по одному и тому же маршруту, а также в районе аэродрома – 10 минут;

выполняющими маневр по схеме захода на посадку – 3 минуты;

при пересечении воздушным судном при наборе высоты или на снижении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, – 10 минут до или после расчетного времени расхождения воздушных судов;

выполняющими полет по пересекающимся маршрутам обслуживания воздушного движения или при их пересечении воздушным судном, следующим по внетрассовому маршруту, на одном эшелоне – 10 минут в момент пересечения;

выполняющими полет по пересекающимся внетрассовым маршрутам на одном эшелоне (высоте) – 10 минут в момент пересечения воздушным судном маршрута другого воздушного судна.

79. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по правилам визуальных полетов:

между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте), – 2 км;

в момент пересечения эшелона (высоты) полета, занятого другим воздушным судном, а также пересечения маршрута на одном эшелоне (высоте) для воздушных судов со скоростями полета:

300 км/ч и менее – 2 км;

более 300 км/ч – 5 км.

80. Для бокового эшелонирования при полетах по правилам полета по приборам с радиолокационным эшелонированием на маршрутах при обгоне летящего впереди воздушного судна или расхождении со встречным на одном эшелоне (высоте) устанавливается минимальный интервал 10 км в момент расхождения.

При выполнении полетов по правилам полета по приборам при нерадиолокационном эшелонировании не допускаются:

боковое эшелонирование;

обгон впереди летящего воздушного судна на одной высоте (эшелоне).

81. Для бокового эшелонирования при полетах по правилам визуальных полетов устанавливаются следующие минимальные интервалы:

при обгоне летящего впереди воздушного судна на одной высоте – 500 м;

при полете воздушных судов на встречных курсах – 2 км.

82. По фактам схождения воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее установленных настоящими Правилами проводится расследование в порядке, определенном авиационными правилами.

83. Правила эшелонирования воздушных судов государственной авиации Республики Беларусь внутри полетных порядков (групп) определяются авиационными правилами, регламентирующими выполнение полетов государственной авиации Республики Беларусь.

84. Полеты воздушных судов над населенными пунктами должны выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами населенного пункта или на специально предусмотренную для этих целей посадочную площадку в пределах населенного пункта. Отступление допускается только в тех случаях, когда расположение взлетно-посадочной полосы аэродрома не позволяет воздушному судну выполнить взлет или заход на посадку без пролета над населенным пунктом, а также в случаях, когда необходимо выполнить посадку (взлет) на посадочную площадку воздушных судов государственного авиационного аварийно-спасательного учреждения «АВИАЦИЯ» Министерства по чрезвычайным ситуациям при выполнении задач, возложенных Президентом Республики Беларусь.

При выполнении боевых задач по отражению воздушного нападения, предотвращению и прекращению нарушения Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь указанные ограничения не применяются.

85. При выполнении строительно-монтажных, транспортно-связных работ с применением авиации, транспортировки грузов на внешней подвеске, демонстрационных полетов, полетов беспилотных летательных аппаратов, десантирования, подъемов аэростатов на высотах ниже 1850 м над городами оперативные органы Единой системы выдают разрешение на использование воздушного пространства в порядке, установленном настоящими Правилами, при наличии у пользователей воздушного пространства согласований осуществления такой деятельности местных исполнительных и распорядительных органов, а также территориальных органов внутренних дел. Информация о наличии согласования указывается в плане полета или заявке.

86. Полеты воздушных судов на сверхзвуковых скоростях разрешаются на эшелоне (высоте) 11 300 м и выше (ниже – только в специальных зонах).

При выполнении боевых задач по отражению воздушного нападения, предотвращению и прекращению нарушения Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь указанные ограничения не применяются.

87. Порядок проведения аэрофотосъемки или аэромагнитной съемки, а также использования полученных при этом материалов устанавливается Министерством обороны.

88. Полет воздушного судна, не отвечающего на запрос по системе радиолокационного опознавания государственной принадлежности (далее – система опознавания), запрещен, за исключением воздушных судов:

на которых не предусмотрена установка аппаратуры системы опознавания;

вылетающих с неработающей аппаратурой системы опознавания с аэродрома (посадочной площадки) иностранных государств, а также с аэродрома (посадочной площадки), где ремонт этой аппаратуры невозможен;

выполняющих полеты в качестве контрольных целей;

у которых аппаратура системы опознавания отказала в полете и которые опознаны с помощью радиотехнических средств органов ВВС и войск ПВО, управления полетами.

Информация об отсутствии или неисправности такой аппаратуры указывается в плане полета или заявке.

89. Воздушные суда государств – участников Соглашения об обеспечении радиолокационного опознавания воздушных, надводных и наземных объектов, оснащенных ответчиками опознавания системы «Пароль» от 26 июня 1992 года, оснащенные ответчиками опознавания системы «Пароль», при пересечении Государственной границы Республики Беларусь со стороны государств, не являющихся участниками данного Соглашения, за 10 минут до входа в воздушное пространство Республики Беларусь осуществляют включение названных ответчиков.

90. При поступлении в центр Единой системы или орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) сообщения от органа обслуживания воздушного движения сопредельного государства о намерении войти в воздушное пространство Республики Беларусь воздушного судна, которое отсутствует в плане полетов, разрешение на использование воздушного пространства дают при полете:

по маршрутам обслуживания воздушного движения – гражданский сектор центра Единой системы по согласованию с военным сектором центра Единой системы с немедленной передачей информации в органы ВВС и войск ПВО;

вне маршрутов обслуживания воздушного движения – военный сектор центра Единой системы с немедленной передачей информации в гражданский сектор центра Единой системы и в органы ВВС и войск ПВО.

91. При возникновении угрозы безопасности полета, актах незаконного вмешательства на борту воздушного судна экипаж по возможности подает сигнал «Бедствие» или установленный международный сигнал. При получении от экипажа воздушного судна такого сигнала все органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) принимают необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие, и безотлагательно передают в центр Единой системы и в органы ВВС и войск ПВО данные о его местонахождении и другую необходимую информацию.

92. Экипажу воздушного судна, внешнему пилоту, оператору беспилотного летательного аппарата разрешается изменять режим полета без получения диспетчерского разрешения с безотлагательным докладом об этом органу обслуживания воздушного движения (управления полетами), под управлением которого он находится, в случаях:

отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь;

оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера и в других случаях, угрожающих жизни и (или) здоровью людей;

неисправности воздушного судна, требующей изменения режима полета;

предотвращения и прекращения нарушений порядка использования воздушного пространства;

срабатывания бортовой системы предупреждения столкновений;

попадания в зону с опасными явлениями погоды, зону повышенной электрической активности атмосферы, угрожающей безопасности полета, или облако вулканического пепла.

Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами), указанный в абзаце первом части первой настоящего пункта, сообщает об изменении режима полета в центр Единой системы и соответствующий орган ВВС и войск ПВО.

93. Экипаж воздушного судна, внешний пилот, оператор беспилотного летательного аппарата безотлагательно докладывают органу обслуживания воздушного движения (управления полетами) о каждом вынужденном отклонении воздушного судна (за исключением случаев, угрожающих безопасности полета) от:

оси маршрута зональной навигации на расстояние более 10 км и за пределы границ воздушных трасс и местных воздушных линий;

внетрассового маршрута на расстояния более:

10 км – на малых и предельно малых высотах;

20 км – на средних высотах;

25 км – на больших высотах и в стратосфере.

Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) при получении информации о вынужденном отклонении воздушного судна немедленно уведомляет об этом центр Единой системы и соответствующий орган ВВС и войск ПВО.

94. При выявлении в воздушном пространстве неопознанных воздушных судов и (или) других материальных объектов взаимодействие центра Единой системы, ВВС и войск ПВО по их идентификации осуществляется в соответствии с инструкцией по взаимодействию между центром Единой системы и Центральным командным пунктом ВВС и войск ПВО.

95. Исключен.

96. Действия органов ВВС и ПВО, оперативных органов Единой системы и органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) в случае установления фактов нарушений настоящих Правил определяются Инструкцией.

97. Решение о запрещении или продолжении использования воздушного пространства воздушным судном-нарушителем, выполняющим полет по маршрутам обслуживания воздушного движения, принимает гражданский сектор центра Единой системы. О принятом решении извещаются военный сектор центра Единой системы, органы ВВС и войск ПВО и пользователь воздушного пространства, на которого распространяется запрет.

98. Решение о запрещении или продолжении использования воздушного пространства воздушным судном-нарушителем во всех случаях, кроме указанных в пункте 97 настоящих Правил, принимает военный сектор центра Единой системы. О принятом решении извещаются гражданский сектор центра Единой системы, органы ВВС и войск ПВО и пользователь воздушного пространства, на которого распространяется запрет.

99. При невыполнении пользователем воздушного пространства требований органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) пресечение нарушения порядка использования воздушного пространства, связанное с полетом воздушного судна,

осуществляется по решению должностных лиц, определенных в правовых актах Министерства обороны об организации и несении боевого дежурства по противовоздушной обороне путем принуждения к посадке на ближайший пригодный аэродром (площадку).

100. После посадки воздушного судна-нарушителя разрешение на дальнейшее выполнение полета выдается военным руководящим органом Единой системы. Принятое решение доводится до пользователя воздушного пространства через военный сектор центра Единой системы.

101. Организация контроля за порядком использования воздушного пространства определяется Инструкцией.

102. Исключен.

103. Исключен.

104. Вынужденные отклонения от установленного маршрута при полете вблизи Государственной границы Республики Беларусь осуществляются, как правило, в глубь территории Республики Беларусь.

105. Пересечение Государственной границы Республики Беларусь воздушными судами при выполнении международных полетов осуществляется по маршрутам обслуживания воздушного движения или вне их.

105<sup>1</sup>. Пересечение Государственной границы Республики Беларусь гражданскими беспилотными летательными аппаратами не допускается.

106. В случае возникновения угрозы безопасности полетов, жизни и здоровью пассажиров и членов экипажа разрешается пересечение Государственной границы Республики Беларусь в месте, не предусмотренном планом полета, о чем безотлагательно информируются оперативные органы Единой системы, органы ВВС и войск ПВО и центр обслуживания воздушного движения сопредельного государства.

107. В случае различий в системах эшелонирования, принятых в Республике Беларусь и в сопредельных государствах, порядок изменения эшелонирования определяется соглашениями о процедурах взаимодействия между центром Единой системы и центрами обслуживания воздушного движения сопредельных государств и публикуется в документах аэронавигационной информации.

108. Если воздушное судно после пересечения Государственной границы Республики Беларусь не может продолжать полет в соответствии с планом полета, то пересечение при необходимости Государственной границы Республики Беларусь в обратном направлении выполняется, как правило, по тому же маршруту с разрешения центра Единой системы, который безотлагательно информирует об этом орган обслуживания воздушного движения (управления полетами), под чьим управлением будет находиться воздушное судно, органы ВВС и войск ПВО, а также органы обслуживания воздушного движения сопредельного государства.

109. Пересечение воздушным судном Государственной границы Республики Беларусь со стороны сопредельного государства без радиосвязи не допускается, за исключением случая, когда отказ радиосвязи произошел в полете (при наличии разрешения на использование воздушного пространства). В этом случае воздушному судну разрешается продолжать полет в соответствии с ранее представленным планом полета.

110. Разрешение иностранным воздушным судам на вход в воздушное пространство Республики Беларусь для поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера выдает центр Единой системы с уведомлением ВВС и войск ПВО и МЧС.

При пересечении Государственной границы Республики Беларусь в указанных в настоящем пункте случаях и выполнении посадки на территории, на которой установлен

пограничный режим, информация об этом передается центром Единой системы в Государственный пограничный комитет.

111. Вынужденный вход воздушного судна в воздушное пространство Республики Беларусь в случаях аварии, стихийного бедствия, оказания срочной медицинской помощи членам экипажа или пассажирам воздушного судна, незаконного вмешательства в действия экипажа, а также по другим аналогичным причинам не является нарушением правил пересечения Государственной границы Республики Беларусь.

Командир воздушного судна, внешний пилот, оператор беспилотного летательного аппарата в случае вынужденного пересечения воздушным судном, беспилотным летательным аппаратом Государственной границы Республики Беларусь безотлагательно сообщает об этом в центр Единой системы и в дальнейшем действует согласно его указаниям или командам, подаваемым с воздушного судна, прибывшего для оказания помощи или выяснения обстоятельств случившегося. Центр Единой системы безотлагательно информирует органы ВВС и войск ПВО и центр обслуживания воздушного движения сопредельного государства о факте пересечения Государственной границы Республики Беларусь воздушным судном, беспилотным летательным аппаратом.

112. Пользователи воздушного пространства, органы Единой системы, органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), виновные в нарушении настоящих Правил, несут ответственность в соответствии с законодательством.

Приложение 1  
к Правилам использования  
воздушного пространства  
Республики Беларусь

### Требования, предъявляемые к полетам в классифицированном воздушном пространстве Республики Беларусь

Класс	Вид полета	Эшелонирование	Обслуживание	Ограничение скорости	Требования к радиосвязи	Необходимость разрешения органа обслуживания воздушного движения
С	по правилам полетов по приборам	правила полетов по приборам относительно правил полетов по приборам	обслуживание воздушного движения	$M < 1$	постоянная двусторонняя радиосвязь	необходимо
		правила полетов по приборам относительно правил визуальных полетов				
	по правилам визуальных полетов	правила визуальных полетов относительно правил полетов по приборам	обслуживание воздушного движения при эшелонировании по приборам	$M < 1$ $V_{пр} < 250$ узлов ниже 3 050 м (10 000 футов) над средним уровнем моря	»	»
			информация о движении (по запросу выдается рекомендация по предотвращению столкновения) по			

		правилам визуальных полетов/правилам полетов по приборам			
Е	по правилам полетов по приборам	правила полетов относительно правил полетов по приборам	обслуживание воздушного движения и по мере возможности выдается информация о полетах по правилам визуальных полетов	$V_{пр} < 250$ узлов ниже 3 050 м (10 000 футов) над средним уровнем моря	»
	по правилам визуальных полетов	не производится	по мере возможности выдается информация о движении	$V_{пр} < 250$ узлов ниже 3 050 м (10 000 футов) над средним уровнем моря	работа радиостанции на прием* необходимо*

\*Требования по радиосвязи и необходимости разрешения органа обслуживания воздушного движения отличаются от требований Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Приложение 2  
к Правилам использования  
воздушного пространства  
Республики Беларусь  
(в редакции постановления  
Совета Министров  
Республики Беларусь  
14.10.2015 № 856)

### Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве Республики Беларусь

Магнитный путевой угол от 180 до 359 градусов					Магнитный путевой угол от 0 до 179 градусов						
полеты по правилам полетов по приборам			полеты по правилам визуальных полетов*			полеты по правилам полетов по приборам			полеты по правилам визуальных полетов*		
наименование эшелона	эшелон		наименование эшелона	эшелон		наименование эшелона	эшелон		наименование эшелона	эшелон	
	метры	футы		метры	футы		метры	футы		метры	футы
80	2 450	8 000	85	2 600	8 500	90	2 750	9 000	95	2 900	9 500
		10 00			10 50			11 00			11 50
100	3 050	0	105	3 200	0	110	3 350	0	115	3 500	0
		12 00			12 50			13 00			13 50
120	3 650	0	125	3 800	0	130	3 950	0	135	4 100	0

140	4 250	0	145	4 400	0	150	4 550	0	155	4 700	0
		14 00			14 50			15 00			15 50
160	4 900	0	165	5 050	0	170	5 200	0	175	5 350	0
		16 00			16 50			17 00			17 50
180	5 500	0	185	5 650	0	190	5 800	0	195	5 950	0
		18 00			18 50			19 00			19 50
200	6 100	0	205	6 250	0	210	6 400	0	215	6 550	0
		20 00			20 50			21 00			21 50
220	6 700	0	225	6 850	0	230	7 000	0	235	7 150	0
		22 00			22 50			23 00			23 50
240	7 300	0	245	7 450	0	250	7 600	0	255	7 750	0
		24 00			24 50			25 00			25 50
260	7 900	0	265	8 100	0	270	8 250	0	275	8 400	0
		26 00			26 50			27 00			27 50
280	8 550	0	285	8 700	0	290	8 850	0	290	8 850	0
		28 00			28 50			29 00			29 00
300	9 150	0	300	9 150	0	310	9 450	0	310	9 450	0
		30 00			30 00			31 00			31 00
320	9 750	0	320	9 750	0	330	1 050	0	330	1 050	0
		32 00			32 00			33 00			33 00
340	10 35	34 00	340	10 35	34 00	350	10 65	35 00	350	10 65	35 00
	0	0		0	0		0	0		0	0
360	10 95	36 00	360	10 95	36 00	370	11 30	37 00	370	11 30	37 00
	0	0		0	0		0	0		0	0
380	11 60	38 00	380	11 60	38 00	390	11 90	39 00	390	11 90	39 00
	0	0		0	0		0	0		0	0
400	12 20	40 00	400	12 20	40 00	410	12 50	41 00	410	12 50	41 00
	0	0		0	0		0	0		0	0
430	13 10	43 00	430	13 10	43 00	450	13 70	45 00	450	13 70	45 00
	0	0		0	0		0	0		0	0
470	14 35	47 00	470	14 35	47 00	490	14 95	49 00	490	14 95	49 00
	0	0		0	0		0	0		0	0
510	15 55	51 00	510	15 55	51 00	530	16 15	53 00	530	16 15	53 00
	0	0		0	0		0	0		0	0
550	16 75	55 00	550	16 75	55 00	570	17 35	57 00	570	17 35	57 00
	0	0		0	0		0	0		0	0
590	17 95	59 00	590	17 95	59 00	610	18 60	61 00	610	18 60	61 00
	0	0		0	0		0	0		0	0
630	19 20	63 00	630	19 20	63 00	650	19 80	65 00	650	19 80	65 00
	0	0		0	0		0	0		0	0

\* Применяется на маршрутах обслуживания воздушного движения и в узловых диспетчерских районах для эшелонирования гражданских воздушных судов.