

ENR 1.3 Instrument flight rules**Правила полета по приборам****1. Rules applicable to all IFR flights****Правила, применимые ко всем полетам по ППП****1.1. Aircraft equipment**

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with navigation equipment appropriate to the route to be flown in accordance with the requirements of ICAO Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation.

1.2. Minimum levels

Except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorized by the appropriate authority, an IFR flight shall be flown at a level that is not below the minimum flight altitude established within Minsk FIR airspace, or where no such minimum flight altitude has been established – at a level that is at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle located within 25 km of the estimated position of the aircraft.

Note: The estimated position of the aircraft will take account of the navigational accuracy which can be achieved on the relevant route segment, having regard to the navigational facilities available on the ground and in the aircraft.

1.3. Change from IFR to VFR flight

The decision to change from IFR to VFR flight shall be made by the pilot-in-command in coordination with the ATC.

1.1. Оборудование воздушного судна

Воздушное судно должно быть оснащено соответствующими приборами и навигационным оборудованием, пригодными для следования по маршруту, и соответствовать требованиям ИКАО Приложения 6 к Конвенции по Международной гражданской авиации.

1.2. Минимальные эшелоны

За исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или за исключением тех случаев, когда на это выдается специальное разрешение соответствующим полномочным органом, полет по ППП выполняется на уровне не ниже минимальной абсолютной высоты полета, установленной в пределах воздушного пространства Минского РПИ, или там, где эта минимальная высота полета не установлена – на уровне не менее, чем 300 м (1000 фт) выше самого высокого препятствия, находящегося в пределах 25 км от расчетного местонахождения воздушного судна.

Примечание: Расчетное местонахождение воздушного судна берется исходя из навигационной точности, которая определена для каждого соответствующего участка маршрута полета и учитывает навигационные средства, которые имеются на земле и на воздушном судне.

1.3. Изменение правил полета с ППП на ПВП

Решение о переходе от полета по ППП к полету по ПВП принимает КВС по согласованию с диспетчером УВД.

2. Rules applicable to IFR flights within controlled airspace**Правила, применимые к полетам по ППП в контролируемом воздушном пространстве**

IFR flights shall be operated in the daytime and at night.

|| ППП применяются днем и ночью.

3. Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace**Правила, применимые к полетам по ППП вне контролируемого воздушного пространства**

IFR flights shall be operated in the daytime and at night.

|| ППП применяются днем и ночью.

4. General free route airspace procedures (BELFRA)**Общие процедуры в воздушном пространстве свободных маршрутов (BELFRA)****4.1. Area of application**

4.1.1. BELFRA procedures are available within Minsk FIR (UMMV FIR) from FL275 to FL660. Operating hours of BELFRA of the Republic of Belarus (BELFRA) are H24, but this may be changed by NOTAM to meet specific operational requirements.

4.1.2. During operation hours of BELFRA, foreign state aircraft flights, except for VIP flights, shall be performed only using published ATS route network.

4.1. Область применения

4.1.1. Процедуры BELFRA применяются в горизонтальных границах РПИ Минск (UMMV FIR) в диапазоне FL275–FL660. Период доступности воздушного пространства свободных маршрутов Республики Беларусь (BELFRA) – H24, но может быть изменен изданием NOTAM для решения каких-либо операционных потребностей.

4.1.2. В период применения BELFRA полеты государственных ВС иностранных государств, за исключением ВС, выполняющих литерные полеты, выполняются только с использованием опубликованной сети маршрутов ОВД.

4.2. Terms and definitions

Free Route Airspace (BELFRA) F is a portion of controlled class C airspace within which flights can be planned and performed between established and published points in Minsk FIR along the trajectory that is as close as possible to the orthodromic track.

BELFRA entry point (E) is a published significant point defined as FRA entry point.

BELFRA exit point (X) is a published significant point defined as FRA exit point.

BELFRA intermediate point (I) is a published significant point available for planning preferred trajectory, en-route level change, prohibited area avoidance or transition from BELFRA to ATS route flight.

Note: All BELFRA significant points, relevance and usage are published in ENR 4.1 and ENR 4.4. The use of unpublished significant points, defined by geographical coordinates or by bearing and distance is prohibited.

4.3. Flight procedures

4.3.1. General

4.3.1.1. Within BELFRA aircraft operators (AOs) may plan their flights inserting DCT between significant points and/or en-route radio navigation aids, as defined for BELFRA procedures and published in ENR 4.4 and ENR 4.1 respectively.

4.3.1.2. Within BELFRA there are no limits on the maximum DCT distance and number of BELFRA significant points inserted in the FPL.

4.3.1.3. Depending on the distribution of major air traffic flows and existing ATS route network, significant points are identified as:

- a. BELFRA entry points (E);
- b. BELFRA exit points (X);
- c. BELFRA intermediate points (I).

4.3.1.4. During the flight route planning, AOs may use BELFRA significant points in order to optimize the flight profile to bypass airspace restrictions and reservations.

4.3.1.5. In emergency cases all BELFRA flights will be immediately suspended by issuing an appropriate NOTAM. In this case all flights will be planned and operated according to the established ATS route network.

4.3.2. Overflying traffic

4.3.2.1. Overflying traffic within BELFRA with a cruising level above FL275 can be planned between BELFRA entry and BELFRA exit points or via one or more valid BELFRA intermediate points.

4.3.2.2. Overflying traffic with a cruising level below FL275, but for which a change in cruising level above FL275 is planned:

- a. shall be planned according to the published ATS routes for the portion of flight below FL275;

4.2. Термины и определения

Воздушное пространство свободных маршрутов (BELFRA) – 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.

Точка входа BELFRA (E) – опубликованная точка входа в BELFRA.

Точка выхода BELFRA (X) – опубликованная точка выхода из BELFRA.

Промежуточная точка BELFRA (I) – опубликованная точка, используемая для планирования предпочитаемой траектории полета, изменения эшелона полета по маршруту, обхода запретных зон или перехода от BELFRA к полету по установленным маршрутам ОВД.

Примечание: Все основные точки для BELFRA, условия их использования опубликованы в разделах ENR 4.1 и ENR 4.4. Не допускается использование неопубликованных точек, обозначенных географическими координатами или пеленгом и расстоянием.

4.3. Процедуры полетов

4.3.1. Общее положение

4.3.1.1. В BELFRA эксплуатанты могут планировать свои полеты, используя код DCT, между основными точками и/или радионавигационными средствами, которые определены для процедур BELFRA и опубликованы в разделах ENR 4.4 и ENR 4.1 соответственно.

4.3.1.2. В BELFRA нет никаких ограничений касательно длины сегментов DCT, а также количества используемых основных точек в FPL.

4.3.1.3. В зависимости от распределения основных потоков воздушного движения и существующей сети маршрутов ОВД, основные точки обозначаются как:

- a. точки входа BELFRA (E);
- b. точки выхода BELFRA (X);
- c. промежуточные точки BELFRA (I).

4.3.1.4. Во время планирования маршрута полета эксплуатанты могут использовать основные точки с целью оптимизации профиля полета для обхода ограничений и резервирований воздушного пространства.

4.3.1.5. В случае возникновения чрезвычайных ситуаций, полеты по процедурам BELFRA будут немедленно приостановлены посредством издания соответствующего NOTAM. В этом случае все полеты будут планироваться и выполняться по установленной сети маршрутов ОВД.

4.3.2. Транзитные полеты

4.3.2.1. Транзитные полеты внутри BELFRA с крейсерским эшелона полета выше FL275 могут планироваться между точками входа/выхода в/из район/района BELFRA или через одну или больше промежуточных точек района BELFRA.

4.3.2.2. Транзитные полеты с крейсерским эшелона полета ниже FL275, но для которых планируется изменение эшелона полета выше FL275:

- a. для части полета ниже FL275 должны планироваться по опубликованным маршрутам ОВД;

b. for the portion of flight above FL275, a change in cruising level in related BELFRA intermediate point can be indicated in order to continue the flight according to BELFRA procedures (paragraph 3.2.1) or to continue the flight using the fixed ATS route network, published in ENR 3.3.

4.3.2.3. Overflying traffic with a cruising level above FL275, but for which a change in cruising level below FL275 is planned:

a. the portion of flight above FL275 can be planned according to the procedure described in paragraph 3.2.1 or using the fixed ATS route network, published in ENR 3.3;

b. the remaining portion of flight below FL275 should be planned using the published ATS route network. Transition from BELFRA to the fixed ATS route network must be done be BELFRA intermediate points.

4.3.3. Border crossing

4.3.3.1. Cross-border DCTs with neighbouring FIR/UIR outside of entry/exit points are not allowed.

4.3.4. Airspace restriction and reservation

4.3.4.1. AOs shall plan their trajectory around active R, D, P areas by using BELFRA intermediate points.

4.3.4.2. With the activation of the R, D, P areas, all the FPL passing through the related areas will not be accepted.

4.3.4.3. In some cases, tactical radar vectoring may be applied in order to ensure an additional safety margin between active special areas and flight trajectories. It is expected that the average flight extension to be considered by aircraft operators will be approximately 5 nm and in exceptional circumstances not exceeding 10 nm.

4.3.5. ATS route network in BELFRA operating hours

4.3.5.1. Published ATS route network remains available during BELFRA operating hours for flight planning for those flights which are not eligible or do not want to plan direct routes or in emergency cases.

4.3.6. Flight level orientation scheme

4.3.6.1. The flight level orientation scheme is applicable within BELFRA in accordance with ICAO documents.

4.3.6.2. AOs should plan their cruising levels in accordance with the information provided in ENR 4.4. The direction of cruising levels (EVEN or ODD) shall be chosen depending on the direction of flight over the BELFRA entry and BELFRA exit points, as described in the following table:

б. для части полета выше FL275 может указываться изменение эшелона полета в соответствующей промежуточной точке района BELFRA для продолжения полета в соответствии с процедурами BELFRA (пункт 3.2.1), или продолжения полета с использованием фиксированной сети маршрутов ОВД, опубликованной в ENR 3.3.

4.3.2.3. Транзитные полеты с крейсерским эшелонем полета выше FL275, но для которых планируется изменение эшелона полета ниже FL275:

а. часть полета выше FL275 может планироваться согласно процедурам, описанным в пункте 3.2.1, или с использованием фиксированной сети маршрутов ОВД, опубликованной в ENR 3.3;

б. оставшаяся часть полета ниже FL275 должна планироваться с использованием опубликованной сети маршрутов ОВД. Переход от района BELFRA к фиксированной сети маршрутов ОВД должен быть осуществлен через промежуточные точки BELFRA.

4.3.3. Пересечение границ

4.3.3.1. Использование DCT для планирования полета с пересечением границ соседних FIR/UIR вне точек входа/выхода не разрешается.

4.3.4. Ограничение и резервирование воздушного пространства

4.3.4.1. Эксплуатанты должны планировать траекторию полета с обходом активных зон R, D, P, используя промежуточные точки BELFRA.

4.3.4.2. Планы полетов, которые содержат участки маршрута полета, проходящие через зоны R, D, P, действительность в которых запланирована или фактически проводится, не будут приниматься.

4.3.4.3. В некоторых случаях для обеспечения дополнительного безопасного интервала между активными специальными зонами и траекториями полета может применяться тактическое радиолокационное векторение. Ожидается, что среднее увеличение протяженности полета, которое будет предлагаться эксплуатантам воздушных судов, составит около 5 морских миль и в исключительных случаях не превысит 10 морских миль.

4.3.5. Сеть маршрутов ОВД в период доступности BELFRA

4.3.5.1. Опубликованная сеть маршрутов ОВД остается доступной для планирования в период применения BELFRA для тех полетов, которые не могут либо не хотят планировать прямые маршруты, или из-за чрезвычайных ситуаций.

4.3.6. Схема вертикального эшелонирования

4.3.6.1. Схема вертикального эшелонирования применяется в границах BELFRA согласно документам ИКАО.

4.3.6.2. Эксплуатанты должны планировать эшелон полета в соответствии с информацией предоставленной в ENR 4.4. Направление эшелона полета (ЧЕТНОЕ или НЕЧЕТНОЕ) выбирается согласно необходимого направления над точкой входа/выхода, как описано в следующей таблице:

Directions of cruising levels within BELFRA
Направления крейсерских эшелонов в границах BELFRA

FL over BELFRA entry points <i>Эшелоны над точками входа BELFRA</i>	FL over BELFRA exit points <i>Эшелоны над точками выхода BELFRA</i>	FL within BELFRA area <i>Эшелоны в пределах воздушного пространства BELFRA</i>
EVEN <i>ЧЕТНЫЕ</i>	EVEN <i>ЧЕТНЫЕ</i>	EVEN FL for all DCT segments <i>ЧЕТНЫЕ эшелоны на всех сегментах DCT</i>
ODD <i>НЕЧЕТНЫЕ</i>	ODD <i>НЕЧЕТНЫЕ</i>	ODD FL for all DCT segments <i>НЕЧЕТНЫЕ эшелоны на всех сегментах DCT</i>
EVEN <i>ЧЕТНЫЕ</i>	ODD <i>НЕЧЕТНЫЕ</i>	EVEN FL from BELFRA entry point to BELFRA intermediate point, then ODD FL to BELFRA exit point <i>ЧЕТНЫЕ эшелоны от точки входа BELFRA до промежуточной точки, далее НЕЧЕТНЫЕ эшелоны до точки выхода BELFRA</i>
ODD <i>НЕЧЕТНЫЕ</i>	EVEN <i>ЧЕТНЫЕ</i>	ODD FL from BELFRA entry to any BELFRA intermediate point, then EVEN FL to BELFRA exit point <i>НЕЧЕТНЫЕ эшелоны от точки входа BELFRA до промежуточной точки, далее ЧЕТНЫЕ эшелоны до точки выхода BELFRA</i>

Note: ODD is the direction of IFR cruising levels with magnetic track angle from 000° to 179° while EVEN is the direction of IFR cruising levels with magnetic track angle from 180° to 359°.

Примечание: НЕЧЕТНОЕ – направление крейсерских эшелонов по IFR с магнитным путевым углом в пределах от 000° до 179°, в то время как ЧЕТНОЕ – направление крейсерских эшелонов по IFR с магнитным путевым углом в пределах от 180° до 359°.

4.3.6.3. Cruising levels must also be planned in accordance with flight level orientation scheme of adjacent ATS route network and/or BELFRA.

4.3.6.3. Крейсерские эшелоны также должны планироваться в соответствии со Схемой вертикального эшелонирования соседней сети маршрутов ОВД и/или BELFRA.