

ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ПАРВОЗЛАР ХАВФСИЗЛИГИНИ
НАЗОРАТ ҚИЛИШ ДАВЛАТ ИНСПЕКЦИЯСИ БОШЛИГИНИНГ
БҮЙРУҒИ

503 Ўзбекистон Республикаси самовий ҳудудида «Фуқаро ва экспериментал авиациясининг парвоз қилиш қоидалари» (ЎзР АҚ-91)га ўзгартиришлар ва қўшимча киритиш ҳақида

*Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги томонидан 2011 йил
7 декабрда рўйхатдан ўтказилди, рўйхат рақами 1723-2*

(2011 йил 17 декабрдан кучга киради)

Ўзбекистон Республикаси фуқаро авиациясининг фаолиятини тартибга солувчи норматив-ҳуқуқий ҳужжатларни ИКАО стандартлари ва тавсияларини инobatга олган ҳолда такомиллаштириш мақсадида **буюраман:**

1. Ўзбекистон Республикаси Парвозлар хавфсизлигини назорат қилиш давлат инспекцияси бошлигининг 2007 йил 12 сентябрдаги 141-сон буйруғи билан тасдиқланган Ўзбекистон Республикаси самовий ҳудудида «Фуқаро ва экспериментал авиациясининг парвоз қилиш қоидалари» (ЎзР АҚ-91)га (рўйхат рақами 1723, 2007 йил 29 сентябрь) (Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари тўплами, 2007 йил, 41-42-сон, 420-модда) иловага мувофиқ ўзгартиришлар ва қўшимча киритилсин.

2. Мазкур буйруқ Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлигида давлат рўйхатидан ўтказилган кундан бошлаб ўн кун ўтгандан кейин кучга киради.

Бошлиқ

Т. ЎЛЖАЕВ

Тошкент ш.,
2011 йил 11 ноябрь,
143-сон

Ўзбекистон Республикаси
Парвозлар хавфсизлигини назорат қилиш
давлат инспекцияси бошлиғининг 2011 йил
11 ноябрдаги 143-сон буйруғига
ИЛОВА

**Ўзбекистон Республикаси самовий ҳудудида «Фуқаро ва
экспериментал авиациясининг парвоз қилиш қоидалари»
(ЎзР АҚ-91)га киритилаётган ўзгартиришлар ва қўшимча**

1. 364-банддаги «ўтишга 30 км қолганда» деган сўзлар «ўтиш 30 км дан кам бўлмаган ҳолатда» деган сўзлар билан алмаштирилсин.

2. 365-банд қуйидаги тахрирда баён этилсин:

«365. Вертикал эшелонлаштириш интерваллари қуйидагича ўрнатилади:

а) 30 эшелондан (900 м) 410 эшелонгача (12 500 м) — 300 м дан кам бўлмаган;

б) 410 эшелондан (12500 м) ва ундан юқорида — 600 м дан кам бўлмаган;

в) товушдан тез тезликда парвозларни бажарадиган ХК билан бошқа ҳаво кемаси ўртасида — 1200 метр».

3. 368-банд қуйидаги тахрирда баён этилсин:

«368. Ўзбекистон Республикасининг самовий ҳудудида вертикал эшелонлаштириш ярим доира тизимида мангит меридиани бўйича ушбу Қоидаларнинг 21-иловасида кўрсатилган схемага риоя қилган ҳолда амалга оширилади.

Парвоз эшелонлари экипаж аъзолари ва ҳаво транспорти қатновини бошқариш органларига эшелон номерлари билан бирга берилади».

4. 370-банддаги «аниқ» деган сўз «магнит» деган сўз билан алмаштирилсин.

5. 974-банднинг «б» кичик бандидаги «4200 метргача» деган сўзлар «140 эшелонгача (4250 метргача)» деган сўзлар билан алмаштирилсин.

6. 981-банддаги «баландликда (4200, 4500 ёки 7200, 7500 м)» деган сўзлар «эшелонларда 140 (4250 м), 150 (4550 м) ёки 240 (7300 м), 250 (7600 м)» деган сўзлар билан алмаштирилсин.

7. 4-илова мазкур ўзгартиришлар ва қўшимчанинг 1-иловасига мувофиқ тахрирда баён этилсин.

8. Мазкур ўзгартиришлар ва қўшимчанинг 2-иловасига мувофиқ мазмундаги 21-илова билан тўлдирилсин.

9. Мазкур ўзгартиришлар ва қўшимча Ўзбекистон Республикаси Мудофаа вазирлиги, Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги гидрометеорологик хизма-

ти Маркази ва «Ўзбекистон ҳаво йўллари» Миллий авиакомпанияси билан келишилган.

Мудофаа вазири

К. БЕРДИЕВ

2011 йил 3 ноябрь

*Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги
гидрометеорологик хизмати
Маркази раҳбари*

В. ЧУБ

2011 йил 3 ноябрь

*«Ўзбекистон ҳаво йўллари»
Миллий авиакомпаниясининг
Бош директори*

В. ТЯН

2011 йил 3 ноябрь

Ўзбекистон Республикаси самовий ҳудудида
«Фуқаро ва экспериментал авиациясининг
парвоз қилиш қоидалари» (ЎзР АҚ-91)га
киритилаётган ўзгартиришлар ва қўшимчага
1-ИЛОВА

«Ўзбекистон Республикаси самовий ҳудудида
«Фуқаро ва экспериментал авиациясининг
парвоз қилиш қоидалари» (ЎзР АҚ-91)га
4-ИЛОВА

Кутиш ҳудудида парвоз ҚОИДАЛАРИ

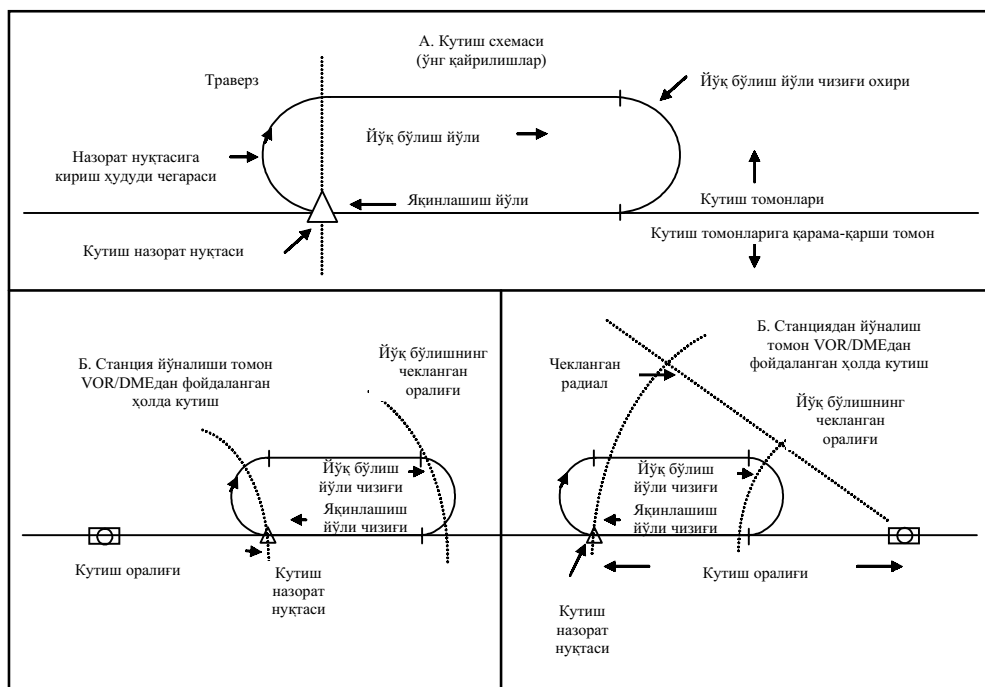
1-§. Кутиш ҳудудлари

1. Навбатдаги ХК аэродромга келишини ёки қўнишга киришини бошқаришни таъминлаш учун, коида тарикасида аэродром аэронавигация нуқтаси ёки ҳаво коридори устида жойлашадиган кутиш ҳудудлари белгиланади.

2. ХК кутиш ҳудудидаги ҳаракатлари белгиланган схема бўйича бажарилади.

Кутиш схемасининг конфигурацияси ва фойдаланиладиган атамалар.

1-расм



1-расмда келтирилган кутиш схемаси кутиш ҳудудлари ўнг билан қайрилиш парвозлари (стандарт) схемаларига киради. Кутиш ҳудудларида чап қайрилишли (ностандарт) парвозларнинг тегишли схемалари яқинлашиш йўлига нисбатан симметрик жойлашади.

Йўл чизиги ҳамма схемаларда кўрсатилган ва учувчилар курсни маълум шамолга тўғрилаган ҳолда, курс ва вақтга кутиш ҳудудига киришда ва унда парвози давомида тузатишлар киритиб, йўл чизигида ушлаб туришлари лозим.

3. Кутиш ҳудудида парвозларнинг ускуналар кўрсаткичлари бўйича тезлиги.

3.1. Кутиш зонасига кириш ва ундаги парвозлар қуйидаги жадвалда берилган ёки ундан кам бўлган тезлик кўрсаткичларида амалга оширилади.

Парвозлар баландлиги	Одатий шароитлар	Турбулентлик шароитлари
Қўшимча 140 эшелон (4250 метргача)	425 км/с (230 уз) 315 км/с (170 уз) ²	425 км/с (230 уз) 315 км/с (170 уз) ²
140 эшелон (4250 метрдан) юқорилари қўшимча 200 эшелон (6100 метргача)	445 км/с (240 уз)	520 км/с (280 уз) ёки нима камлигидан келиб чиқиб, 0.8 М
200 эшелон (6100 метрдан) юқорилари 340 эшелон (10 350 метр) қўшимча	490 км/с (265 уз)	
340 эшелон (10 350 метрдан) юқори	0.83 М	0.83 М

Эслатма:

юқорида кўрсатиб ўтилган парвоз баландликлари баландлик ўлчагични мослаштирилишига қараб нисбий баландлик ёки парвознинг тегишли эшелонлари орқали акс эттирилади;

фақат А ва Б тоифадаги ХК кутиши учун.

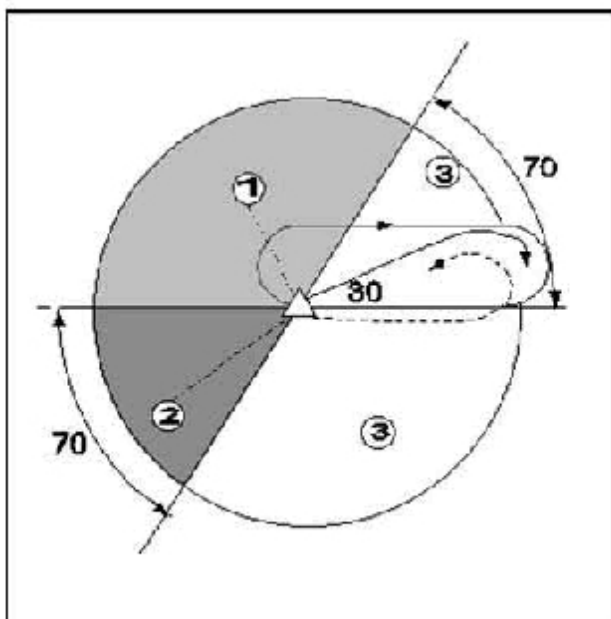
3.2. Барча қайрилишлар 25 даража оғиш бурчаги ва 3 даража/секунд бурчак тезлиги билан бажарилиши керак, бунда оғишнинг кичик бурчаги олинади.

3.3. Кетиш йўли чизиги бўйлаб парвоз вақти 140 эшелонгача бўлган (4250 м) баландликкача бир дақиқани ташкил этади ва 140 эшелондан (4250 м) баланд баландликларда 1 дақиқа 30 сек, агар кутиш схемасида ўзгача вақт белгиланган бўлмаса.

3.4. Кетиш йўли чизиги бўйлаб парвознинг ҳисобланиши назорат нукта устидан ёки унинг ёнидан, ундан кечроқ нима бўлишига қараб, бошланади. Агар ённинг жойлашган ўрнини аниқлаш мумкин бўлмаса, унда ҳисоб кетиш йўли чизигига қайрилган вақтдан бошланади.

2-§. Кутиш ҳудудига кириш ва чиқиш

4. Кутиш ҳудудларига кириш секторлари.

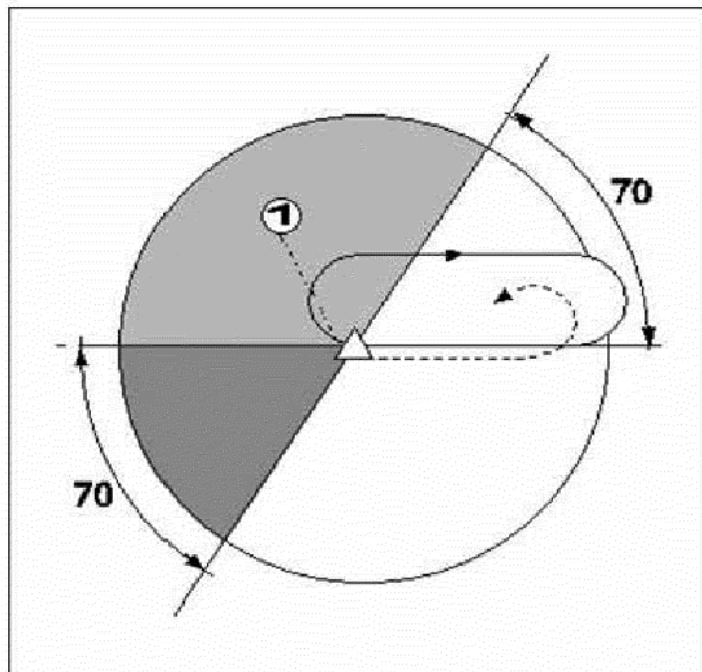


Кутиш ҳудудларига кириш киришнинг ўша секторлари йўналишларидан (1, 2, 3) амалга оширилади, бунда сектор чегараларининг ҳар томонидан 5 даража ошишга рухсат этилади.

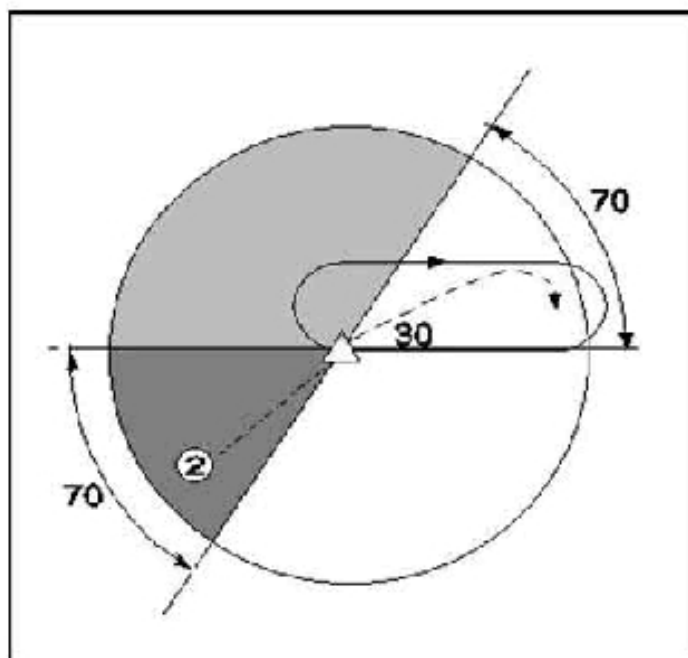
5. Кутиш ҳудудига 1-сектордан кириш (параллель кириш). Кутиш ҳудуди назорат нуқтасини учиб ўтган ХК кетиш йўли чизиғига параллель бўлган йўл чизиғига қайрилишни амалга оширади ва кетиш йўлида парвоз қилиш учун берилган вақтга тенг у бўйлаб давом этади. Сўнгра кутиш ҳудуди назорат нуқтаси томонга парвозга чиқиш учун кетиш йўли чизиғи томонга қайрилишни бажаради. Кутиш ҳудуди назорат нуқтаси устидан иккиламчи парвоз амалга оширилганидан кейин кетиш йўли чизиғига қайрилиш амалга оширилади ва кейинчалик схема бўйича:

берилган вақт давомида кетиш йўли чизиғи бўйлаб парвоз;

180 даражада яқинлашиш йўли чизигига қайрилиш.

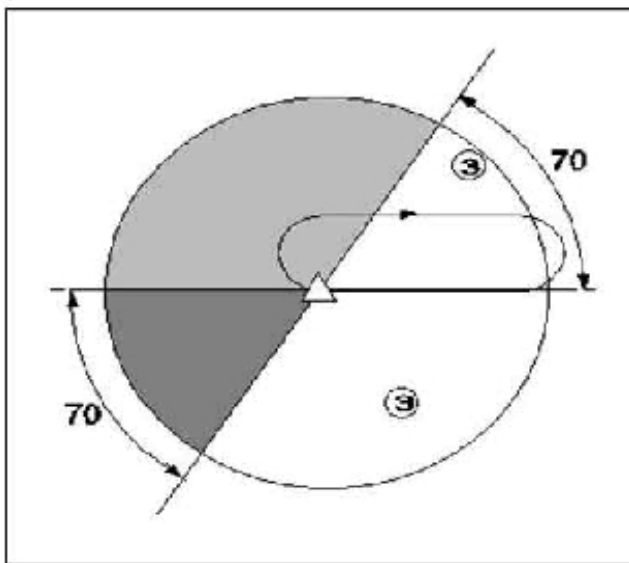


6. Кутиш ҳудудига 2-сектордан кириш (аралаш кириш).



Кутиш ҳудуди назорат нуқтаси учиб ўтилганидан кейин ХҚ яқинлашиш чизигига 30 даража бурчак остида ётган чизикқа қайрилишни бажаради ва кетиш йўли чизиги учун кўрсатилган вақт ёки 1 мин 30 сек, нима қисқалигига қараб, давомида парвозни бажаради. Шундан кейин яқинлашиш чизигига қайрилиш бажарилади ва қолгани схема бўйича.

7. Кутиш ҳудудига 3-сектордан кириш (тўғри кириш).



Кутиш ҳудуди назорат нуқтасидан учиб ўтилгандан кейин ХҚ кетиш йўли чизигига қайрилишни амалга оширади ва кўрсатилган схема бўйлаб давом этади. Кутиш йўли чизиги бўйлаб давом этиш вақти ҳисоби кутиш ҳудуди назорат нуқтаси ёнидан учиб ўтилган вақтдан бошланади. Сўнгра яқинлашиш йўли чизигига чиқиш учун 180 даражада қўшалок қайрилиш бажарилади. Қайрилишнинг ўртача бурчаги 25 даражадан ошмаслиги лозим.

8. Кутиш пунктини тарк этишга руҳсат олган учувчи кўрсатилган вақтда кутиш ҳудуди доирасида белгиланган вақтга, кўрсатилган вақтда кутиш пунктини тарк этиш учун вақтини тўғрилаши лозим.

3-§. Шамол таъсирини компенсация қилиш учун назорат ҳаракатлари

9. Яқинлашиш йўлидаги кутиш назорат нуқтасини учиб ўтгунга қадар яқинлашиш йўли чизигига қайтиш мақсадида шамол таъсирининг компенсацияси учун курсда ҳам ва вақт бўйича ҳам тузатишлар киритиш керак.

10. Бундай тузатишларни киритишда аэронавигация воситаларининг бор кўрсаткичларини ва назарда тутилган ёки маълум шамол ҳақидаги маълумотлардан тўлиқ ҳажмда фойдаланиш лозим. ДМЕдан чекланган даражада-

ги оралиқ масофа доим йўлнинг орқага қайтиш чизигини чегаралайди. Чекланган радиал эълон қилинган ва самолёт дастлаб шу радиалга кирадиган тақдирда, у яқинлашиш йўли чизигига қайрилгунча, ҳеч бўлмаганида ДМЕдан керакли оралиқ масофага узоқлашгунча шу бўйлаб давом этиши лозим».

Ўзбекистон Республикаси самовий ҳудудида
«Фуқаро ва экспериментал авиациясининг
парвоз қилиш қоидалари» (ЎзР АҚ-91)га
киритилаётган ўзгартиришлар ва қўшимчага
2-ИЛОВА

Ўзбекистон Республикаси самовий ҳудудида
«Фуқаро ва экспериментал авиациясининг
парвоз қилиш қоидалари» (ЎзР АҚ-91)га
21-ИЛОВА

**Ўзбекистон Республикасининг самовий ҳудудидаги
вертикал эшелонлаштириш
СХЕМАСИ**

Магнит меридианидан 0° дан 179° гача Магнит меридианидан 180° дан 359° гача

Эшелон номери	Метр	Фут	Эшелон номери	Метр	Фут
30	900	3000	40	1200	4000
50	1500	5000	60	1850	6000
70	2 150	7 000	80	2 450	8 000
90	2 750	9 000	100	3 050	10 000
110	3 350	11 000	120	3 650	12 000
130	3 950	13 000	140	4 250	14 000
150	4 550	15 000	160	4 900	16 000
170	5 200	17 000	180	5 500	18 000
190	5 800	19 000	200	6 100	20 000
210	6 400	21 000	220	6 700	22 000
230	7 000	23 000	240	7 300	24 000
250	7 600	25 000	260	7 900	26 000
270	8 250	27 000	280	8 550	28 000
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000
310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000
350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000
390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	430	13 100	43 000
450	13 700	45 000	470	14 350	47 000
490	14 950	49 000	510	15 550	51 000

».