

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI PARVOZLAR XAVFSIZLIGINI NAZORAT QILISH
DAVLAT INSPEKSIYASI BOSHIG‘INING
BUYRUG‘I**

Oldingi tahrirga qarang.

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI SAMOVIY HUDUDIDA FUQARO VA
EKSPERIMENTAL AVIATSIYASINING PARVOZ QILISH AVIATSIYA QOIDALARINI
(O‘ZR AQ-91) TASDIQLASH TO‘G‘RISIDA**

(buyruq nomi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiya boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

[O‘zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi tomonidan 2007-yil 29-sentabrda 1723-son bilan davlat ro‘yxatidan o‘tkazildi]

O‘zbekiston Respublikasi fuqaro aviatsiyasi faoliyatini tartibga soluvchi normativ hujjatlarni takomillashtirish maqsadida IKAO standartlari va tavsiyalarini inobatga olib buyuraman:

Oldingi tahrirga qarang.

1. O‘zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish aviatsiya qoidalari (O‘ZR AQ-91) ilovaga muvofiq tasdiqlansin.

(1-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiya boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

2. Mazkur buyruq O‘zbekiston Respublikasi Adliya vazirligida ro‘yxatga olingan kundan boshlab o‘n kun o‘tgach amalga kiritilsin.

3. Mazkur buyruq kuchga kirgan vaqtdan boshlab Davlat inspeksiya boshlig‘ining 2000-yil 18-oktabrdagi 170-sonli “O‘zbekiston Respublikasi fuqaro va eksperimental aviatsiyasida parvoz qilish qoidalari”ni (FEAPQ-2000) tasdiqlash to‘g‘risidagi buyrug‘i o‘z kuchini yo‘qotgan deb hisoblansin.

Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiya boshlig‘i H. TROBOV

Toshkent sh.,
2007-yil 12-sentabr,
141-son

Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiya boshlig‘ining
2007-yil 12-sentabrdagi 141-son buyrug‘i bilan
TASDIQLANGAN

Oldingi tahrirga qarang.

**O‘zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz
qilish aviatsiya**

**QOIDALARI
(O‘ZR AQ-91)**

(qoida nomi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiya boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

Mazkur Qoidalar O‘zbekiston Respublikasining Havo kodeksi (O‘zbekiston Respublikasi Oliy Kengashining Axborotnomasi, 1993-yil, 6-son, 247-modda), O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2012-yil 18-apreldagi 114-son qarori bilan tasdiqlangan O‘zbekiston Respublikasi samoviy hududidan foydalanish to‘g‘risidagi nizom, Xalqaro standartlarga (Xalqaro FAsi to‘g‘risidagi Konvensiyaga 2, 6-ilovalar, 1944-y.) muvofiq O‘zbekiston Respublikasi samoviy

hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasi parvoz qilish aviatsiya qoidalarini qo'llash tartibini belgilaydi.

(muqaddima O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

I. Mazkur qoidalarda qo'llaniladigan ta'riflar, qisqartirishlar

1-§. Atamalar

Absolyut balandlik — o'rtacha dengiz sathidan (MSL) ma'lum bir nuqta sifatida olingan obyekt yoki nuqta sathigacha bo'lgan vertikal masofa.

Aviakompaniya, aviakorxonasi — muntazam xalqaro havo qatnovlarni amalga oshiruvchi yoki shu sohada o'z xizmatlarini taklif etuvchi har qanday aviatransport korxonasi.

Aviatsiya xavfsizligi — FAni noqonuniy aralashish bilan bog'liq harakatlardan himoya qilish uchun moslashtirilgan, insoniy va moddiy resurslar hamda kompleks choralar.

Noqonuniy aralashish bilan bog'liq harakatlar:

a) parvozdagi havo kemasi bortidagi shaxsga nisbatan zo'rlik ishlatish, agar bunday harakat ushbu havo kemasi xavfsizligiga tahdid qilishi;

b) parvozdagi havo kemasini buzish yoki uni foydalanishdan chiqarishga yoki parvozda uning xavfsizligiga tahdid qiladigan tarzda shikast yetkazishi;

v) parvozdagi havo kemasida mazkur havo kemasini buzish yoki uni foydalanishdan chiqarishga yoki parvozda uning xavfsizligiga tahdid qiladigan tarzda shikast yetkazishi mumkin bo'lgan qurilmalar yoki moddalarning qaysi yo'llar bilan bo'lmasin paydo bo'lishiga olib keluvchi harakatlarni joylashtirilishi (ketma-ketligi) yoki sodir etilishi;

g) aeronavigatsiya uskunalarini buzish yoki shikast yetkazish yoxud undan foydalanilishiga aralashuv, agar bunday harakat parvozdagi havo kemasining xavfsizligiga tahdid etsa;

d) parvozdagi havo kemasi xavfsizligiga tahdidni yuzaga keltiradigan yolg'on ma'lumotlarni bila turib xabar qilish;

e) noqonuniy va qasddan har qanday qurilma, modda yoki quroldan foydalanish:

F) xizmat ko'rsatuvchi aeroportdagi shaxsga nisbatan sog'lig'iga ziyon yetkazish yoki yetkazishi mumkin bo'lgan yoxud o'limiga olib keladigan zo'rlik harakatini amalga oshirish uchun;

ag) aeroport inshootlari va uskunalarini yoxud foydalanishda bo'lmagan, aeroport hududida joylashgan havo kemalarini ishdan chiqarish yoki jiddiy shikast yetkazish yoxud aeroportdagi xizmatlarning ishini izdan chiqarish uchun foydalanish;

agar bunday harakat aeroport xavfsizligiga tahdid etsa yoki tahdid etishi mumkin bo'lsa.

Aviatsiya hodisasi — havo kemasidan foydalanish, unga xizmat ko'rsatish bilan bog'liq yoki har qanday bosqichda parvozni ta'minlash va amalga oshirish bilan bog'liq bo'lgan har qanday hodisa.

Avariya holati — bu:

a) ekipajga nisbatan psixofiziologik bosimning sezilarli darajada oshib ketishi;

b) havo kemasi (parvoz xarakteristikasi) chidamliligi va boshqaruvining sezilarli darajada yomonlashuvi bilan ifodalanadigan eng so'nggi cheklolarga erishilishiga (oshib ketishiga) va/yoki hisobga olingan vaziyatlarga olib keladigan alohida holatdir.

Tijorat aviatsiyasi — yo'lovchilarni, yuklarni, pochmani (haq evaziga yoki yollab) tijorat maqsadlarida havoda tashish, shuningdek maxsus aviatsiya ishlarini bajarish bilan bog'liq parvozlarni amalga oshiruvchi fuqaro havo kemalari.

Umumiy maqsadlardagi aviatsiya — tijorat maqsadlarida havoda tashish va maxsus aviatsiya ishlarini bajarish bilan bog'liq bo'lmagan parvozlarni amalga oshiruvchi fuqaro havo kemalari.

Avariya xabari; avariya xizmati — tegishli tashkilotlarni qidiruv-qutqaruv xizmati yordamiga va shunday tashkilotlarga kerakli yordam ko'rsatishga muhtoj havo kemalari haqida ogohlantirish taqdim etish xizmati.

Aerodromdagi atmosfera bosimi (aerodromdagi bosim) — UQY yuzasi darajasida atmosfera bosimining simob ustunida millimetrlarda (sm.ust.mm.), millibarlarda (MBAR) yoki gektopaskallarda (GPa) belgilanishi.

Aerodrom (gidroaerodrom) — yuzasi toʻliq yoki qisman havo kemalarining qabul qilib olinishi, joʻnatilishi va harakatlanishi uchun moʻljallangan yer yoki suv yuzasidagi maʼlum bir hudud (har qanday bino, inshoot va uskunalarga bilan birgalikda).

Baza aerodromi — havo kemalarini asosiy turish joyi boʻlgan va buning uchun zarur inshootlarga ega boʻlgan aerodrom.

Vaqtinchalik aerodrom — yilning maʼlum bir davri mobaynida havo kemalarining parvozini taʼminlash uchun moʻljallangan, statsionar inshoot va uskunalarga ega boʻlmagan, ammo belgilagan tartibda hisobga olinadigan aerodrom.

Oldingi tahrirga qarang.

Togʻ aerodromi — aerodrom nazorat nuqtasidan 25 km (14 d.mili) radiusda 500 metr (1650 fut) va undan ortiq balandliklarga ega boʻlgan notekis relyefda joylashgan aerodrom, shuningdek dengiz sathidan 1000 metr (3300 fut) va undan ortiq balandlikda joylashgan aerodrom.

(1-paragrafning yigirma beshinchi xatboshisi Oʻzbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshligʻining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrugʻi (roʻyxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — OʻR QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Belgilangan aerodrom — parvoz rejasida va parvoz uchun topshiriq (vazifalar) koʻzda tutilgan qoʻnib oʻtish aerodromi sifatida koʻrsatilgan aerodrom.

Aerodromda parvoz qilish doirasi (koʻtarilish va qoʻnish hududida parvoz qilish sxemasi) — koʻtarilish, qoʻnishga kirish uchun pasayish, qoʻnishni kutish, aerodrom ustida parvoz qilish uchun aerodrom hududida belgilangan parvoz yoʻnalishi.

Aerodromda harakatlanish — aerodromning manevr qilish maydonidagi barcha harakatlar, shuningdek barcha havo kemalarining aerodrom hududidagi harakati. Havo kemalarining aerodrom hududidagi harakati deganda havo kemasining aerodromda parvoz qilish doirasidagi harakati tushuniladi.

Aerodrom dispetcherlik punkti — aerodromdagi harakatni dispetcherlik xizmati bilan taʼminlash uchun moʻljallangan organ.

Aerodrom dispetcherlik xizmati — aerodromdagi harakatlarga dispetcherlik xizmatini koʻrsatish.

Aeronavigatsiya maʼlumoti — aeronavigatsiya maʼlumotlarini saralash, tahlil etish va formatlash natijasida olingan maʼlumot.

Aeronavigatsiya yoqilgʻi zaxirasi — belgilangan yoʻnalishga rioya qilmaslik, shamol tezligining kuchayishi, zaxiradagi aerodromga yuborish va boshqa vaziyatlar tufayli parvoz rejasi oʻzgargan hollarda kerak boʻladigan, uchish aerodromidan qoʻnish aerodromigacha hisoblangan yoqilgʻidan ortiq zaxira yoqilgʻi miqdori.

Aeroport — havo kemalarini qabul qilib olish, joʻnatish va havodagi tashishga xizmat koʻrsatish uchun moʻljallangan, ushbu maqsadlar uchun aerodrom, aerovokzal va boshqa yer usti inshootlariga va kerakli uskunalarga ega boʻlgan inshootlar kompleksi.

Bagaj — ekspluatant bilan kelishuvga binoan havo kemasi bortida tashiladigan yoʻlovchilarning va ekipajning shaxsiy buyumlari.

Barometrik balandlik — standart atmosfera boʻyicha ushbu bosimga mos aks ettirilgan absolyut balandlik oʻlchamlaridagi atmosfera bosimi.

Xavfsiz ilojisiz qoʻnish — amalga oshirilishi natijasida HK (samolyot/vertolyot)dagi yoki yuzadagi shaxslarga ziyon yetmasligini taxmin qilish uchun yetarli asoslar mavjud boʻlgandagi ilojisiz qoʻnish yoki avariya qoʻnishi.

Xavfsiz balandlik — havo kemasi yer (suv) yuzasi yoki undagi toʻsiqlar bilan toʻqnashib ketmasligidan kafolatlangan parvozning minimal ruxsat etiladigan balandligi.

Parvozlari xavfsizligi — parvozlarni insonlarning hayoti va sogʻligʻi uchun tahdid solmaydigan qilib bajarish imkoniyatiga ega ekanligini anglatuvchi havo transportining va aviatsiya ishlarining majmui.

Silkinish — uyurmaviy atmosferada parvoz vaqtida havo kemasining betartib ko‘chishi (kuchsiz silkinish — yuklanish $\pm 1,0g$ gacha bo‘lganda, kuchli — $\pm 1,0g$ va undan ortiq bo‘lganda, qo‘nish konfiguratsiyasida kuchsizida yuklanish — $\pm 0,3-0,4g$, kuchligida — $\pm 0,4g$ dan ortiq).

Bort uskunalari — havo transporti bortida parvozlarni vaqtida foydalanish uchun mo‘ljallangan predmetlar, shu jumladan, birinchi yordam ko‘rsatish vositalari va avariya-qutqaruv uskunalari, bort jihozlari va ko‘chma ehtiyot qismlar bundan mustasno.

Bort jihozlari — parvoz chog‘ida havo kemasi bortida foydalanish yoki sotish uchun mo‘ljallangan, iste‘molga tayyor predmetlar, shu jumladan bort oziq-ovqatlari.

Bort o‘zi yozish qurilmasi — aviatsiya hodisasini tekshirishni amalga oshirish uchun qo‘shimcha manba sifatida havo kemasi bortiga o‘rnatiladigan har qanday o‘zi yozadigan uskuna.

Boshqarilmaydigan uchuvchisiz aerostat — erkin parvoz etadigan, kuchli qurilmaga ega bo‘lmagan, uchuvchisiz bo‘lgan havo kemasi (gaz balloni).

Katta samolyot — maksimal sertifikatlangan uchish massasi 5700 kg.dan yuqori bo‘lgan samolyot.

Oldingi tahrirga qarang.

Samolyot — havodan og‘ir havo kemasi bo‘lib, kuch qurilmasi orqali harakatga keltiriladi va uning parvozdagi ko‘tarish kuchi parvoznining ushbu sharoitlarida harakatsiz qoladigan yuzalarda asosan aerodinamik reaksiyalar hisobiga paydo bo‘ladi.

(1 bobning 1-paragrafi O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) asosan qirq beshinchi xatboshi bilan to‘ldirilgan — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

Oldingi tahrirga qarang.

Vertolyot — havodan og‘ir havo kemasi bo‘lib, vertikal holatda joylashgan o‘qlar atrofida dvigatel yordamida aylanadigan bitta yoki bir nechta asosiy vintning havo bilan reaksiyalari hisobiga parvoz ta‘minlanadi.

(1-paragrafining qirq oltinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

Vertodrom — to‘liq yoki qisman vertolyotlarning kelishi, jo‘natilishi va harakatlanishi uchun mo‘ljallangan aerodrom yoki inshoot yuzasidagi ma‘lum bir belgilangan hudud yuzasi.

Samolyotning ko‘tarilishi — parvoznining samolyotning yurishidan boshlab erdan uzilishigacha o‘zida qamrab olib, parvoz qilish konfiguratsiyasiga o‘tish bilan tugaydigan bosqichi.

Oldingi tahrirga qarang.

Ko‘tarilish masofasi — HK start nuqtasidan boshlab gorizontal yo‘nalishda start nuqtasi sathidan 10,7 metr (35 fut) balandlikka ko‘tarilguncha bosib o‘tgan masofa.

(1-paragrafining qirq sakkizinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Vektorlash — HHFB (HHB) bilan kelishilgan holda radiolokatsion nazorat ostida ma‘lum kursni (dispatcher tomonidan beriladigan trayektoriyalar) ko‘rsatish orqali belgilanadigan yo‘nalish.

Qo‘nishga vizual kirish (1, 2 va 3-klass HK uchun) — uskunalarni bo‘yicha qo‘nishga o‘tish tugamay turib qo‘nishga kirish UQY va uning mo‘ljallari bilan vizual kontaktda davom etishi.

Parallel UQYga qo‘nishga vizual kirish (Side step approach) — Parallel UQ o‘qlari orasidagi masofa 300 m.dan kam bo‘lmagan sharoitda parallel UQYga uskunalarni bo‘yicha qo‘nishga o‘tishni tugallash uchun bajariladigan vizual manevr.

Vizual parvoz — HKning fazodagi holati va joylashish o‘rni gorizontal va erusti mo‘ljallari hamda boshqa HK, obyektlar va to‘siqlar bilan gorizontal va vertikal bo‘yicha o‘zaro joylashishi ekipaj tomonidan vizual amalga oshiriladigan parvoz.

Vizual meteorologik sharoitlar — o‘rnatilgan minimumlarga mos keladigan yoki ulardan ortadigan, ko‘rish uzoqligi o‘lchovlarida ifodalangan, bulutlarga bo‘lgan va bulutlarning pastki chegarasi balandligigacha bo‘lgan oraliqdagi masofa.

Uchish-qo'nish yo'lagi — havo kemalarining qo'nishi va uchishi uchun mo'ljallangan, quruqlikdagi aerodromning ma'lum bir to'g'ri burchakli qismi.

Ko'rish imkoniyati — atmosfera shartlari bilan aniqlanadigan va masofa birliklari bilan ifodalanadigan, chiroqlar yordamida yoritilmagan, sezilarli darajadagi obyektlarni kunduzi hamda chiroqlar yordamida yoritilgan, sezilarli obyektlarni kechasi ko'rish va aniqlash imkoniyati.

Parvozdagi ko'rish imkoniyati — parvoz yo'naltirilgan tarafning havo kemasi uchuvchi kabinasidan turib ko'rinishi.

Yerdagi ko'rish imkoniyati — vakolatli kuzatuvchi tomonidan ma'lum qilinadigan aerodromdagi ko'rish imkoniyati.

Vertikal ko'rish imkoniyati — yer yuzasidan vertikal holatda pastda, yer yuzasidagi obyektlar ko'rinarli bo'ladigan ma'lum bir joygacha bo'lgan maksimal masofa.

UQYda ko'rish imkoniyati (UQYda ko'rish imkoniyati uzoqligi) (RVR) — UQY o'q chizig'ida turgan havo kemasi kabinasidan UQY sathidagi markirovka belgilari yoxud UQY chegaralarini yoki o'q chizig'ini belgilovchi chiroqlar ko'rinadigan masofa.

Qo'nishdagi ko'rish imkoniyati — uchish-qo'nish yo'lagida ko'rish mo'ljallarining (erdagi mo'ljallar) qo'nayotganda havo kemasi kabinasidan ko'rinishi.

Samoviy holat — samoviy hududning ma'lum bir hududida bir vaqtning o'zida havo kemalari va boshqa obyektlarning gorizont va vertikal o'zaro joylashuvi (havo trassasida, MHY, ulardan tashqari yo'nalishda, aerodrom hududida, aviatsiya ishlari hududida).

Samoviy harakatga xizmat ko'rsatish samoviy hududi — parvozlarning aniq bir ko'rinishi amalga oshiriladigan va buning uchun havodagi harakatlarga xizmat ko'rsatish va parvoz qoidalari belgilab qo'yilgan, ma'lum bir hajmdagi, harf bilan belgilab qo'yilgan havo hududi. Samoviy harakatga xizmat ko'rsatish samoviy hududi havo hududi A-G klassdagi AQSlarga bo'linadi.

Havo trassasi — nazorat ostidagi yo'lak ko'rinishidagi havo hududi (yoki uning qismi).

Havodagi harakat — parvozdagi yoki aerodrom manevr maydonida harakatlanayotgan barcha havo kemalari.

Oldingi tahrirga qarang.

Havo kemasi — atmosferada o'zining havo bilan o'zaro ta'siri hisobiga ushlab turiladigan har qanday uchish apparati, yer yuzasidan qaytgan havo bilan o'zaro ta'sir bundan mustasno. Ushbu qoidalarda, agar ma'lum bir havo kemasi turi ko'rsatilmagan bo'lsa, "Havo kemasi" tushunchasi ham "samolyot", ham "vertolyot"ni anglatadi.

(1-paragrafining oltinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

Halokatga uchragan havo kemasi — qulashi chog'ida jiddiy shikastlangan yoki butunlay buzilib ketgan, shuningdek aerodromdan tashqarida (aerodromdan boshqa joyda) ilojsiz qo'ngan havo kemasi.

Halokatga uchrayotgan havo kemasi — havo kemasining o'ziga yoki uning bortidagi odamlarga bevosita xavf solib turgan tahdidni ekipaj o'zining harakatlari bilan bartaraf etishi mumkin bo'lmagan sharoitda qolgan havo kemasi.

Sharqiy ishlab chiqarish havo kemalari — Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligi mamlakatlarida ishlab chiqarilgan havo kemalari.

G'arbiy ishlab chiqarish havo kemalari — Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligi mamlakatlaridan tashqarida ishlab chiqarilgan havo kemalari. g'arbiy ishlab chiqarish havo kemalarining HK PFQ va ekspluatatsiya bo'yicha texnik hujjatlari qoida tariqasida ingliz tilida nashr etilgan bo'ladi, ekipajining minimal tarkibi — ikkita uchuvchidan iborat.

Samolyotning parvozi vaqti — samolyotning uchish chog'idagi harakatlanishi yoki joriy startda to'xtovsiz uchishda dvigatellar ishlash tartibining ortishidan boshlanadigan hamda qo'nishdagi yurib borish to'xtagunicha bo'lgan muddat.

Vertolyotning parvoz vaqti — vertolyotning ko‘tarilishda yurishi boshlanishidan (vertikal ko‘tarilishda “Shag-gaz” olinishi boshlangan vaqtdan) qo‘nganda yurishi to‘xtaguncha (vertikal qo‘nishda “Shag-gaz” qo‘yilguncha) o‘tgan vaqt.

Yukni tushirish — havo kemasi erga qo‘nganidan so‘ng uning bortidan yuklarni, pochmani, bagajni va bort zaxirasini tushirilishi, aynan shu to‘g‘ridan-to‘g‘ri yo‘nalish yana davom etuvchi yuklar, pochta, bagaj va bort zaxirasi bundan mustasno.

Havo kemasidan tushirish — havo kemasi qo‘nganidan keyin aynan shu to‘g‘ridan-to‘g‘ri yo‘nalish bo‘yicha harakatlanuvchi ekipaj a‘zolari va yo‘lovchilardan boshqa barcha shaxslar uni tark etishi.

Majburiy qo‘nish — rejaga asosan parvozni amalga oshirishga imkoniyat bermaydigan sabablarga ko‘ra aerodromga yoki aerodromdan boshqa joyga qo‘nish.

Bulutlar quyi chegarasining balandligi — osmonning yarmidan ziyod qismini qoplab olgan va 6000 metr (20000 futdan) past bo‘lmagan balandlikda joylashgan, eng quyidagi bulutlar qatlamining quyi chegarasi bilan yer yoki suv yuzasi oralig‘idagi vertikal masofa. Bulutlarning quyi chegarasini aniqlash mumkin bo‘lmagan taqdirda vertikal ko‘rish imkoniyatlariga rioya qilish zarur.

O‘tish balandligi — aerodrom hududida berilgan eshelonni olish vaqtida barometrik balandlik o‘lchagich (altimetr) shkalasini 760 mm s.u.ga (1013,2 mbar) o‘tkazish balandligi.

Qaror qabul qilish balandligi (QQB, DA/DH) — qo‘nishga qat‘iy kirish yoki, havo kemasi sardori qo‘nishga kirishni davom ettirish uchun zarur bo‘lgan mo‘ljallar bilan vizual kontaktga erishmaganligi sababli, yoxud havo kemasining fazodagi holati tufayli uning harakati parametrlari xavfsiz qo‘nishni ta‘minlamasa, ikkinchi aylanaga kirish uchun belgilangan absolyut yoki nisbiy balandlik.

Qo‘nishga kirishni vizual to‘xtatish balandligi — havo kemasining fazodagi holati yoki uning harakat parametrlari xavfsiz qo‘nishni ta‘minlamaydigan hollarda ikkinchi aylanaga kirish uchun qo‘nishga vizual kirish sxemasida ko‘rsatilgan balandlik. QKVTB har qanday holatda UQYda belgilangan, ikkinchi aylanaga kirish balandligidan pastda bo‘lishi mumkin emas.

Oldingi tahrirga qarang.

Davlat aviatsiyasi — Mudofaa vazirligi, Ichki ishlar vazirligi, Davlat Xavfsizlik Xizmati, shuningdek O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi qaroriga muvofiq boshqa davlat boshqaruvi organlari yurituvida bo‘lgan aviatsiya.

(1-paragrafining yetmish to‘qqizinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2018-yil 19-iyundagi 114N-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-10, 03.07.2018-y.) tahririda — Qonun hujjatlari ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.07.2018-y., 10/18/1723-10/1444-son)

Ro‘yxatga oluvchi davlat — havo kemasi reyestriga kiritilgan davlat.

Ekspluatant davlat — ekspluatantning asosiy faoliyat joyi joylashgan, agar ekspluatant bunday joyga ega bo‘lmasa, ekspluatant doimiy keladigan davlat.

Fuqaro aviatsiyasi — davlat va eksperimental aviatsiya tarkibiga kirmaydigan aviatsiya.

Ruxsat etilgan harakatlanish chegarasi — havo kemasiga berilgan dispatcherlik ruxsatning amal qilishi haqiqiy bo‘lgan joy.

Yuk — havo kemasi bortida tashilayotgan har qanday mulk, pochta, bort zaxira va kuzatib boriladigan yoki noto‘g‘ri jo‘natilgan bagaj bundan mustasno.

Aholisi zich hudud — shaharga yoki aholi punktiga nisbatan qo‘llanadi — istiqomat qilish, tijorat faoliyati yuritish yoki dam olish uchun foydalaniladigan har qanday hudud.

Oldingi tahrirga qarang.

Standart atmosfera bo‘yicha dengizning o‘rtacha darajasiga keltirilgan aerodrom bosimi (QNN) — barometrik balandlik o‘lchagichning bosim shkalasida o‘rnatilganda aerodromning (punktning) barometrik balandligi uning absolyut balandligi bilan mos keladigan atmosfera bosimi.

(1-paragrafning sakson oltinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Kirib kelish dispetcherlik punkti (KDP) — bir yoki bir nechta aerodromlarga keluvchi yoki ulardan uchib ketuvchi nazorat qilinuvchi parvozlarga dispetcherlik xizmatini ko'rsatish uchun mo'ljallangan organ.

Dispetcherlik hududi — yer yuzasi ustidan belgilangan chegaradan yuqoriga qarab cho'zilib, nazorat qilinadigan havo hududi.

Havo harakatlariga dispetcherlik xizmati ko'rsatilishi — samoviy harakatni boshqarish. Samoviy harakatni boshqarish quyidagi maqsadlarda amalga oshiriladi:

a) to'qnashuvlar sodir bo'lishini oldini olish:

havo kemalari o'rtasida;

samoviy harakatlanishni tartibga solish va tezlashtirish;

b) samoviy harakatlanishni tartibga solish va tezlashtirish.

Dispetcherlik ma'lumoti — dispetcherlik xizmatini ko'rsatuvchi organ tomonidan HK ekipajiga meteorologik sharoitlar, samoviy holat, radiotexnika uskunalarning ishlashi, aerodromning ahvoli va parvozni amalga oshirish uchun kerakli boshqa ma'lumotlarning uzatilishi.

Dispetcherlik hududi — yer yuzasidan yuqoriga qarab, belgilangan yuqori chegaralargacha cho'zilib yotgan, nazorat qilinadigan havo hududi.

Uchib kelishga dispetcherlik xizmati ko'rsatilishi — uchib kelayotgan yoki uchib ketadigan, nazorat qilinuvchi havo kemalariga dispetcherlik xizmatini ko'rsatish.

Kun — quyosh chiqishidan quyosh botgunicha bo'lgan davr (sutkaning qismi).

Yuk ortish maydonchasi — aerodromdagi yoki qo'nish maydonidagi havo kemalariga yuk ortish yoki tushirish uchun, shuningdek yuklarni tashqi ilgichlarga ilish yoki ilgichlardan tushirish uchun maxsus moslashtirilgan yer uchastkasi. Yuk ortish maydonchasi mazkur havo kemasining HK PFQlarida va mazkur aviatsiya ishlari texnologiyasida ko'rsatib o'tilgan talablarga javob berishi shart.

Parvozga topshiriq — havo kemasi, ekipaji va parvoznig maqsadi to'g'risida lozim bo'lgan ma'lumotlarni o'zida aks ettiruvchi, belgilangan shakldagi hujjat.

Oldingi tahrirga qarang.

Zaxira aerodromi — HKning texnik tasnifiga va foydalanishning har qanday vaqtida ish holatida bo'ladigan, xizmat ko'rsatishning muhim turlari va vositalarini o'z ichiga olgan, mo'ljallangan aerodromgacha uchib borish imkoni bo'lmasa yoki maqsadga muvofiq bo'lmasa yoxud unda qo'nish imkoni bo'lmasa HK uchib borishi mumkin bo'lgan aerodrom.

Zaxira aerodromlariga quyidagilar taalluqli bo'ladi:

uchishdagi zaxira aerodromi — HK uchib chiqqanidan so'ng bunga zarurat tug'iladigan bo'lsa, HK uchib chiqqan aerodromga qaytib qo'nishning iloji bo'lmasa HK qo'nishni amalga oshirishi mumkin bo'ladigan zaxira aerodromi;

yo'nalishdagi zaxira aerodromi — yo'nalish bo'yicha parvozi chog'ida bunga zarurat tug'ilganida HK qo'nishni amalga oshirishi mumkin bo'lgan aerodrom;

nazarda tutilgan joydagi zaxira aerodromi — belgilangan aerodromda qo'nishni amalga oshirishning iloji bo'lmaganda yoki bu maqsadga muvofiq bo'lmaganda HK qo'nishi mumkin bo'ladigan aerodrom.

(1-paragrafning yuzinchi — bir yuz to'rtinchi xatboshlari O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

Zaxira aerodromiga ketish mumkin bo'lgan maksimal vaqt — yo'nalishdagi qandaydir nuqtadan yo'nalishdagi zaxira aerodromigacha uchish vaqti bilan ifodalangan maksimal masofa.

(1-paragraf O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan bir yuz beshinchi xatboshi bilan to'ldirilgan — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Zaxira vertodrom — agar dastlab nazarda tutilgan vertodromda qo'nishni amalga oshirish maqsadga nomuvofiq bo'lgan holda vertolyot uchib borishi mumkin bo'lgan, rejada ko'rsatilgan vertodrom.

Uchish amalga oshirilgan vertodrom zaxira vertodrom bo'lib xizmat qilishi mumkin.

Oldingi tahrirga qarang.

Qo'nishga kirish — parvozning parvoz konfiguratsiyasi balandligidan qo'nishga kirish konfiguratsiyasining UQY sathidan 15 metr (50 fut) (kirish tezligi 200 km/soat (110 uz) bo'lgan samolyotlar uchun 9 metr (30 fut)) gacha bo'lgan bosqichi.

(1-paragrafning bir yuz sakkizinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Uskunalar bo'yicha qo'nishga kirish — UPQ, o'rnatilgan sxema bo'yicha, SQB dispetcheri boshqaruvi va nazorati ostida radio texnika vositalari (RTV)dan foydalanib bajariladigan kirish.

Vizual parvoz qoidalari (VPQ) bo'yicha qo'nishga kirish — parvozning VPQ qoidalariga rioya qilgan holda belgilangan VPQ minimumlarida vizual bajariladigan bosqichi.

Ko'tarilish va qo'nish hududi — aerodrom sathidan ikkinchi eshelon balandligigacha bo'lgan havo hududi, havo kemalarining ko'tarilish va qo'nishdagi manevr qilishini ta'minlaydigan yondosh hududlari bilan.

Kutish hududi — havo kemalari keyingi dispetcherlik ruxsatlarini kutishi uchun qoida tariqasida, aerodrom (aerouzel) RNN ustida belgilangan, ma'lum bir hajmdagi havo hududi.

Qo'nishga kirishning so'nggi bosqichi va ko'tarilish hududi (FATO) — qo'nishga kirish manevrining muallaq osilish yoki qo'nishgacha bo'lgan so'nggi bosqichi va ko'tarilish manevri boshlanishi belgilangan hudud. FATO 1-klassli uchish-texnik xarakteristikalariga ega vertolyotlar tomonidan foydalanilishi lozim bo'lgan hollarda bu belgilangan hudud uzilgan parvoz hududini o'z ichiga oladi.

Yerga tegish va erdan uzilish hududi (TLOF) — vertolyot qo'nish yoki erdan uzilishni bajarishi mumkin bo'lgan yuklanishni ko'taruvchi maydoncha.

Taqiqlangan hudud — davlatning hududi yoki hududiy suvlari ustida belgilangan, uning chegaralarida havo kemalarining parvozlarni amalga oshirishi taqiqlangan havo hududi.

Aerodromning harakatlanish hududi — aerodromda harakatlanish xavfsizligini ta'minlash uchun aerodrom atrofida belgilangan hajmlarda ajratilgan havo hududi.

Parvozlarni amalga oshirishi cheklangan hudud — davlatning hududi yoki hududiy suvlari ustida belgilangan, uning chegaralarida havo kemalarining parvozlarni amalga oshirishi ma'lum shartlar bilan cheklangan havo hududi.

O'tish hududi — mahalliy havo yo'li hududidagi havo hududi hamda uchish va qo'nish hududidan tashqari, aerodrom (aerouzel) doirasidagi havo hududi.

Samoviy harakatni boshqarish hududi — samoviy harakatni boshqarish organi o'z funksiyalarini amalga oshiradigan, belgilangan hajmdagi havo hududi.

Samoviy harakatlanishning intensivligi — bir vaqt birligida samoviy harakatni boshqarish hududidan (havo hududi sektori, trassasi, mahalliy havo yo'li, trassa qismi (uchastkasi), aerodrom hududi) o'tib ketadigan havo kemalari miqdori.

Harakat to'g'risida ma'lumot — samoviy harakatni boshqarish organlarining uchuvchilarga ularning to'qnashib ketishlarini oldini olishi uchun yordam beruvchi, boshqa ma'lum va kuzatuvdagi havo kemalari to'g'risida ma'lumot.

Holat — aviatsiya hodisasidan tashqari, havo kemasidan foydalanish bilan bog'liq bo'lgan, havo kemasidan foydalanishga ta'sir ko'rsatuvchi yoki ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan har qanday hodisa.

Katastrofik vaziyat — uning yuzaga kelishida insonlar halok bo'lishining oldini olish amalda mumkin bo'lmay qoladigan alohida vaziyat.

HK parvozining tasniflanish tezligi — sertifikatlangan maksimal qo'nish massasida qo'nish konfiguratsiyasida erkin tushish parvozi vaqtidagi tezlikdan 1, 3-marta katta tezlik.

Havo kemasi komandiri — ekspluatant tomonidan yoki umumiy foydalanishdagi aviatsiyada havo kemasi egasi tomonidan komandir vazifasini bajarish va parvozning xavfsiz bajarilishiga javobgar etib tayinlangan uchuvchi.

Tijorat parvozlari (havodagi tijorat tashish) — yollash yoki to'lov evaziga yo'lovchilarni, yukni yoki pochmani tashish uchun havo kemasining parvozi.

Kompensatsiyalovchi yoqilg'i zaxirasi — meteo sharoitlar prognozi va yoqilg'i-o'lchov tizimi xatoliklari, shuningdek, yoqilg'ining haqiqiy sarf qilinishi hisoblanganidan farq qilgan taqdirda yoqilg'i to'ldirish va hisob-kitoblardagi ehtimoliy noaniqliklarni kompensatsiyalash uchun mo'ljallangan yoqilg'ining tarkibiy qismi.

Nazorat qilinuvchi hudud — uchish maydonining uchish-qo'nish yo'lagi, uchish yo'lkasining (polosa) rejalashtirilgan qismi, tormozlanishning yakuniy yo'lkasi (polosa) va erkin hududni o'z ichiga oluvchi qismi.

Aerodromning nazorat nuqtasi — aerodromning geografik joylashuvini anglatuvchi shartli nuqta.

Nazorat punkti (mo'ljal) — havo kemasining joylashgan o'rni unga nisbatan ma'lum qilinishi lozim bo'lgan, ma'lum bir geografik mo'ljal.

Nazorat balandligi — o'tish eshelonida bosim aerodrom bosimiga o'tkazilganida yoki dengiz sathi darajasiga keltirilgan minimal bosimga o'tkazilganida havo kemasining balandlik o'lchagichi shkalasi ko'rsatishi lozim bo'lgan balandlik. Nazorat balandligi aeroportning shturmanlik xizmati hisoblanadi, qo'nishga kirishdan oldin eshelondan pastlash parvozida HK bortiga uzatiladi (nazorat balandligi darajasi HK ekipajiga tog'li aerodromga qo'nish vaqtida uzatiladi).

Nazorat qilinadigan parvoz — dispetcherlik ruxsati mavjud bo'lgan holda amalga oshiriladigan har qanday parvoz.

Konsultativ samoviy hududi — chegaralari doirasida samoviy harakatlarga konsultativ xizmat ko'rsatiladigan, ma'lum belgilangan yo'nalish yoki ma'lum bir hajmdagi havo hududi.

Samoviy harakatga konsultativ xizmat ko'rsatish — konsultativ havo hududida uskunalar bo'yicha parvoz qoidalari bo'yicha parvozlarning rejasi bo'yicha parvozlarning bajarayotgan havo kemalarining optimal eshelonlashishini ta'minlash maqsadida ko'rsatiladigan xizmat.

Konsultativ yo'nalish — samoviy harakatga konsultativ xizmat ko'rsatiladigan belgilangan yo'nalish.

Nazorat qilinadigan samoviy hudud — havo hududining havo hududining tasniflanganligiga mos ravishda dispetcherlik xizmati bilan ta'minlangan ma'lum bir qismi. Nazorat qilinadigan havo hududi — A, V, S, D va E klasslardagi samoviy harakatga xizmat ko'rsatadigan havo hududini anglatuvchi umumiy atama.

Nazorat qilinuvchi aerodrom — aerodromdagi harakatlar dispetcherlik xizmati bilan ta'minlangan aerodrom. "Nazorat qilinuvchi aerodrom" atamasi mazkur aerodromdagi harakatlar dispetcherlik xizmati bilan ta'minlanganligini anglatadi, ammo dispetcherlik hududi mavjud bo'lishi shartligini anglatmaydi.

Yo'nalish — havo kemasi bo'ylama o'qining shimoliy yo'nalishdan (haqiqiy, magnit, kompas yoki shartli meridian), darajalarda o'lchanadigan burchakka farqlanuvchi yo'nalishi.

Yo'l chizig'i — istalgan nuqtadagi yo'nalishi shimoliy yo'nalishdan (haqiqiy, magnit, kompas yoki shartli meridian), darajalarda o'lchanadigan burchak bilan ifodalanuvchi havo kemasi parvozi trayektoriyasining yer sathiga proyeksiyasi.

Havo kemasining uchish ekspluatatsiyasi — havo kemasi, uning tizimlari va uskunalarining uchish ekspluatatsiyasi bo'yicha qo'llanmada nazarda tutilgan, ekipaj tomonidan parvoz vazifasini bajarishda amalga oshiriladigan, dvigatellarning yoqilishidan to uchirilgunicha bo'lgan ishlar majmuasi.

Ekipajning uchish tarkibi — parvozlarda havo kemasining mazkur turi va/yoki uning uskunasi ekspluatatsiya qilishga huquq beruvchi maxsus guvohnomaga va tayyorgarlikka ega ekipaj a'zolari.

Uchish maydoni — aerodromning erkin hudud, burilish yo'lakchasi, perronlar, to'xtash joylari va alohida maqsadlar uchun maxsus ajratilgan maydoniga ega bir yoki bir nechta yo'laklar joylashgan qismi.

Uchish yo'lagi — aerodromning uchish-qo'nish yo'lagini va agar ular nazarda tutilgan bo'lsa, havo kemalarining uchishi va qo'nishini, UQY tashqarisiga chiqib ketgan havo kemalari

shikastlanishi xavfini kamaytirishni, uchish va qo‘nish vaqtida uning ustidan uchib o‘tib ketayotgan havo kemalarining xavfsizligini ta‘minlashga mo‘ljallangan, yakuniy tormozlanish yo‘lkalarini o‘z ichiga oluvchi qismi. Uchish yo‘lagining o‘lchami har bir aerodrom uchun ushbu aerodromdagi parvozlarni amalga oshirish yo‘riqnomasida belgilab qo‘yiladi.

Xalqaro aeroport — davlat tomonidan o‘zining hududida xalqaro samoviy tashishni amalga oshiruvchi havo kemalarni qabul qilish va jo‘natish uchun ajratilgan, bojxona, immigratsiya, sanitariya, karantin (hayvonlar va o‘simliklar tashilganda) va boshqa shunga o‘xshash tartibotlar amalga oshiriladigan har qanday aeroport.

Meteorologiya ma‘lumoti — haqiqiy va kutilayotgan meteorologik vaziyatga aloqador meteorologik ma‘lumot, tahlil, prognoz va boshqa har qanday xabar.

Belgilangan chegara — havo hududida havo trassasiga, mahalliy havo yo‘li, koridor, parvoz yo‘nalishiga perpendikulyar joylashgan, o‘rni burchak va uzoqlik o‘lchanuvchi radionavigatsiya RNNdan yoki alohida uzatish radiostansiyasidan o‘rnatilish joyi, marker mayog‘idan aniqlanadigan vektikal tekislik. Bu tekislikni uchib o‘tgach, xavfsiz balandlikdan (eshelondan) past bo‘lmagan havo kemasi harakatini tashkil qilish dispetcheriga qo‘nishga kirish uchun pastlashishga ruxsat berishga, ekipajga pastlashishga huquq beriladi.

Samoviy harakatlarga xizmat ko‘rsatish yo‘nalishi — samoviy harakatlarga xizmat ko‘rsatishni ta‘minlash maqsadlarida harakat oqimini yo‘naltirish uchun mo‘ljallangan, belgilangan yo‘nalish. “Samoviy harakatlarga xizmat ko‘rsatishning yo‘nalishi” atamasi tegishli holatlarda havo trassasini, konsultativ yo‘nalishni, nazorat qilinadigan yoki nazorat qilinmaydigan yo‘nalishni, uchib kelish yoki uchib ketish yo‘nalishini va h.k. ifodalash uchun qo‘llaniladi.

Samoviy harakatlarga xizmat ko‘rsatish yo‘nalishi o‘z ichiga samoviy harakatlarga xizmat ko‘rsatish yo‘nalishining indeksi, yo‘lning asosiy nuqtalargacha (yo‘lning nuqtalari) bo‘lgan yoki orqaga qaytish yo‘nalishidagi chizig‘i, asosiy nuqtalar orasidagi masofa, eshitishlarni uzatishga nisbatan bo‘lgan talablar, shuningdek samoviy harakatlarga xizmat ko‘rsatishni vakolatli organning tegishli qaroriga asosan, eng pastki xavfsiz absolyut balandlikni oluvchi yo‘nalish — texnik talablar bilan aniqlanadi.

Joy — tog‘lar, tepaliklar, cho‘qqilar, vodiylar, suv, abadiy muzlik va qor to‘plami kabi tabiiy elementlarni o‘zida qamragan yer yuzasi, to‘siqlar bundan mustasno. Amaliy maqsadlarda, ma‘lumotlarni olish usuliga bog‘liq ravishda joy quruq er, qoplama sirti, yoki ular orasidagi biror narsadan o‘tuvchi yuza sifatida tasavvur qilinadi va “birinchi qaytaruvchi yuza” deyiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

Tog‘li joy — notekis relyefli, 25 km (14 d.mili) radiusda nisbiy balandlik o‘zgarishi 500 metr (1650 fut) va undan ortiq bo‘lgan, shuningdek dengiz sathidan 1000 metr (3300 fut) va undan ortiq bo‘lgan joy.

(1-paragrafning bir yuz elliginchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda —O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

Qirlik joy — notekis relyefli, 25 km (14 d.mili) radiusda nisbiy balandlik o‘zgarishi 200 metrdan 500 metrgacha (660 futdan 1650 futgacha) bo‘lgan joy.

(1-paragrafning bir yuz ellik birinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda —O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

Tekislik joy — 25 km (14 d.mili) radiusda nisbiy balandlik o‘zgarishi 200 metrgacha (660 futgacha) bo‘lgan joy.

(1-paragrafning bir yuz ellik ikkinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda —O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Mahalliy havo yo'llari (MHY) — mahalliy havo aloqalarini amalga oshirishda barcha idoralarning havo kemalari parvozlarni amalga oshirishi uchun mo'ljallangan, balandligi va kengligi bo'yicha chegaralangan, havo hududidagi koridor.

Oldingi tahrirga qarang.

To'siqlar ustidan uchib o'tishning minimal xavfsiz balandligi — to'siq ustidan uchib o'tish mezonlariga rioya qilish uchun foydalaniladigan uchish-qo'nish yo'lagi ostonasidan yoki tegishli hollarda aerodromdan minimal nisbiy balandlik. To'siq ustidan uchib o'tish balandligi uchish-qo'nish yo'lagi ostonasidan, qo'nishga noaniq kirilgan hollarda aerodrom sathidan yoki uchish-qo'nish yo'lagi ostonasidan hisoblanadi, agar undagi farqlanish kamida 2 metr (7 fut) dan kam bo'lsa. Qo'nishga vizual kirilgan holda to'siq ustidan uchib o'tish balandligi aerodrom balandligidan hisoblanadi.

(1-paragrafning bir yuz ellik to'rtinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

Minimal pastlashish balandligi (MPB) — qo'nishga noaniq kirish yoki qo'nishga vizual kirish sxemasida ko'rsatilgan, mo'ljallari bilan vizual kontaktsiz yanada pastlashish mumkin bo'lmagan balandlik. MPB aerodromning balandlashish nuqtasidan yoki uchish-qo'nish yo'lagi ostonasi balandlashishidan hisoblanadi, agar undagi farqlanish kamida 2 metr (7 fut) dan kam bo'lsa. Qo'nishga vizual kirilgan holda MPB aerodrom balandligidan hisoblanadi.

(1-paragrafning bir yuz ellik beshinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

Aerodromning minimal balandligi — aerodrom uchish-qo'nish yo'lagi va qaror qabul qilish balandligi (bulutlar quyi chegarasining balandligida, zarurat bo'lganda) mazkur rusumli havo kemalariga ko'tarilish va qo'nishni bajarishga ruxsat etiladigan minimal ko'rish masofasi.

(1-paragrafning bir yuz ellik oltinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

Aerodromning mashq minimal balandligi — aerodrom uchish-qo'nish yo'lagi va qaror qabul qilish balandligi (bulutlar quyi chegarasining balandligida, zarurat bo'lganda) mazkur rusumli havo kemalariga mashq parvozlarni bajarishga ruxsat etiladigan minimal ko'rish masofasi.

(1-paragrafning bir yuz ellik yettinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

Havo kemasi minimal balandligi — uchish-qo'nish va qaror qabul qilish balandligi (bulutlar quyi chegarasining balandligida, zarurat bo'lganda) mazkur rusumli havo kemalariga ko'tarilish va qo'nish imkonini beruvchi minimal ko'rish masofasi.

(1-paragrafning bir yuz ellik sakkizinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Aviatsiya ishlarida ko'rish minimal balandligi — ma'lum bir aviatsiya ishlarini bajarishga ruxsat etiladigan ko'rish imkoniyati va bulutlar pastki chegarasining yo'l qo'yiladigan minimal o'lchami.

Aviatsiya ishlari hududi minimal balandligi — ma'lum fizik-geografik sharoitlarda, ma'lum turdagi aviatsiya ishlarini bajarishga ruxsat etiladigan ko'rish imkoniyati va bulutlar pastki chegarasining yo'l qo'yiladigan minimal o'lchami. Joyning kengligi, dengiz (tog') sathidan balandligi, joyni qoplab turgan yuzaning xususiyatiga (qor bilan qoplangan, mo'ljalsiz) va uning yoritilganlik darajasiga (kunduzgi vaqt, g'ira-shiralik) qarab belgilanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

Havo kemasi komandirining minimumlari — uchish-qo‘nish yo‘lagi va qaror qabul qilish balandligida (bulutlar quyi chegarasining balandligida, zarurat bo‘lganda) komandirga ma’lum turdagi havo kemasida VPQga asosan uchish, qo‘nish yoki parvoz qilishga ruxsat etiladigan, yo‘l qo‘yiladigan minimal ko‘rish imkoniyatlari.

(1-paragrafning bir yuz oltmish birinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Uchish-qo‘nish yo‘lagida kutish joyi — aerodrom dispetcherlik punktidan boshqacha ko‘rsatma bo‘lmaganida, havo kemalari va transport vositalari to‘xtab kutib turadigan ma’lum bir joy.

Uncha katta bo‘lmagan (yengil) samolyot — sertifikatlangan maksimal uchish massasi 5700 kg.dan 750 kg.gacha bo‘lgan samolyot.

Qo‘nishning noaniq mo‘ljali va qo‘nish:

a) yon tarafni ko‘rsatuvchi uskunalardan foydalanib, ammo vertikal ko‘rsatuvchilardan foydalanmagan holda qo‘nishga kirish va qo‘nish;

b) yon tarafni ko‘rsatuvchi va vertikal ko‘rsatuvchi, ammo qo‘nishga aniq kirishish uchun belgilangan talablarga javob bermaydigan, uskunalardan foydalanib, qo‘nishga kirishish va qo‘nish.

Tun — quyosh botishidan chiqishigacha bo‘lgan vaqt (sutkaning qismi).

Ekipajning xizmat ko‘rsatuvchi xodimlari — parvozga topshiriqni bajarish vaqtida ma’lum xizmat vazifalarini bajarishga huquq beruvchi guvohnomaga va maxsus tayyorgarlikka ega, havo kemasining uchish ekspluatatsiyasi bilan bog‘liq bo‘lmagan ekipaj a‘zolari (bortkuzatuvchilar, yuk havo kemalari bortoperatorlari va parvoz topshirig‘iga kiritilgan aviatsiya personalining boshqa shaxslari).

Samoviy harakatga xizmat ko‘rsatish (SHXK) — umumiy atama, tegishli holatlarda parvoz-axborot xizmatini, avariya ogohlantirishni, samoviy harakatga maslahat xizmati ko‘rsatishni, samoviy harakatga dispetcherlik xizmatini (hududiy dispetcherlik xizmati, kirib kelishga dispetcherlik xizmati yoki aerodrom dispetcherlik xizmati) anglatadi.

Umumiy hisoblangan o‘tish vaqti — uskunalarga asosan uchishning belgilangan vaqti samoga ko‘tarilishdan to hisobga olingan belgilangan nuqtadan o‘tish bilan uskunalarga asosan qo‘nishni mo‘ljallash yoki agar boshqarish qurilmalari samolyot bilan ulanmagan holda — belgilangan aeroport ustidan uchib o‘tishni talab qiluvchi vaqt, tashqi manzaraga asosan nazariy uchishning — belgilangan vaqti samoga ko‘tarilishdan to belgilangan aeroport ustidan uchib o‘tishni talab etuvchi vaqt.

Shamol tezligi bo‘yicha cheklov — ma’lum turdagi havo kemasiga xavfsiz tarzda uchishi va qo‘nishiga imkon beruvchi yon tomonlama va to‘g‘ridan esayotgan shamol tezligining, shuningdek mazkur turdagi aviatsiya ishlarini bajarishga ruxsat etiladigan shamol tezligining cheklangan birligi.

Muzlash — tayyora qismlarida muz qatlamining paydo bo‘lishi (0,5 mm/min juda sekin, 0,5 dan 1mm/min o‘rtacha, 1 mm/min ortig‘i qattiq muzlashga o‘tadi).

Xavfli hudud — hududida ma’lum vaqt davomida havo kemalari parvozi uchun xavf tug‘diruvchi faoliyat olib borilishi mumkin bo‘lgan belgilangan o‘lchamlardagi havo kengligi.

Xavfli yaqinlashish — havo kemalarining o‘zaro va boshqa moddiy obyektlar bilan transport aviatsiyasi va aviatsiya ishlari uchun hujjatlarda belgilangan oraliq masofaning yarmigacha bo‘lgan masofagacha parvoz topshirig‘ida nazarda tutilmagan yaqinlashuvi natijasida to‘qnashib ketish xavfi yuzaga kelishi mumkinligi.

Alohida holat — parvozlari vaqtida yuzaga keladigan, noqulay faktorlar ta’siri yoki ularning birgalikdagi ta’siri oqibatida parvoz xavfsizligini susayishiga olib keladigan holat.

Xavfli yuklar — havoda tashish vaqtida mulklar, ekipaj va yo‘lovchilar sog‘lig‘i, xavfsizligiga sezilarli darajada xavf tug‘dirishi mumkin bo‘lgan buyumlar va moddalar.

Samoviy harakatlarga dispetcherlik xizmatini ko‘rsatuvchi organ; samoviy harakatni boshqarish organi — tegishli holatlarda hudud dispetcherlik markazi, yaqinlashish dispetcherlik punkti yoki aerodrom dispetcherlik punktini anglatuvchi umumiy atama.

Samoviy harakatlarga xizmat ko'rsatuvchi organ — tegishli holatlarda samoviy harakatlarga dispetcherlik xizmati, parvoz ma'lumotlari markazi yoki samoviy harakatlarga xizmat ko'rsatishga taalluqli ma'lumotlarni to'plash punkti kabi ma'nolarni anglatuvchi umumiy atama.

Chetga chiqish — havo kemasining HHFB (SHXK) organi tomonidan sanksiyalanmagan holda havo trassasi, mahalliy havo yo'nalishi, belgilangan yo'nalish, havo koridori yoki aviatsiya ishlari hududidan tashqariga chiqishi.

Nisbiy balandlik — ma'lum bir nuqtadan boshqa bir nuqta sifatida olingan obyekt yoki nuqtagacha bo'lgan vertikal masofa.

Yo'lovchi — havoda tashish shartnomasiga muvofiq havo kemasida olib ketilayotgan shaxs (ekipaj a'zolari bundan mustasno).

Perron — yo'lovchilarni o'tqazish yoki tushirish, pochta yoki yuklarni ortish yoki tushirish, yoqilg'i quyish, havo kemalari turishi yoki texnik xizmat ko'rsatish maqsadida havo kemalarini joylashtirish uchun ajratilgan quruqlikdagi aerodromning ma'lum maydoni.

Parvozlarning xavfsizligiga bog'liq bo'lgan xodimlar — o'z vazifalari va funksiyalarini lozim darajada bajarmasliklari natijasida aviatsiya parvozlarni xavf ostida qoldirishi mumkin bo'lgan shaxslar, jumladan ekipaj a'zolari, havo kemalariga texnik xizmat ko'rsatuvchi personal va SHB dispetcherlari, boshqa sanab o'tilmagan shaxslar.

Parvoz rejasi — samoviy harakatlarni boshqarish organi tomonidan taqdim etilgan, havo kemasining ko'zda tutilgan parvozi yoki parvozning bir qismi haqidagi ma'lum bir ma'lumotlar.

Yuk ortish — ma'lum bir yo'nalish bilan tashish uchun yuklarni, pochmani, bagajni va bort zaxirani havo kemasi boriga joylashtirish jarayoni, mazkur to'g'ridan-to'g'ri yo'nalishning bundan oldingi bosqichida ortilgan yuklar, pochta, bagaj va bort zaxira bundan mustasno.

Qo'nish maydoni — havo kemalari qo'nishi va uchishi uchun mo'ljallangan ishchi maydonning bir qismi.

Takrorlanuvchi parvoz rejasi (RPL) — ekspluatant tomonidan SHXK organlari takroran foydalanishlari va saqlashlari uchun taqdim etiladigan, bir xildagi asosiy xususiyatlarga ega bo'lgan, doimiy amalga oshiriladigan alohida parvozlarning qator, ko'pincha takrorlanishi bilan bog'liq parvoz rejasi.

VPQ bo'yicha parvoz — vizual parvoz qoidalari asosida amalga oshiriluvchi parvoz.

Uskunalar bo'yicha parvoz qoidalari (UPQ) bo'yicha parvoz — uskunalar bo'yicha parvoz qilish qoidalari asosan amalga oshiriladigan parvoz.

Umumiy maqsadlardagi aviatsiya havo kemasining parvozi — havo kemasining maxsus aviatsiya ishlari bilan bog'liq tijorat havo tashuvi yoki parvozidan tashqari parvozlari.

Uchish-axborot xizmati ko'rsatilishi — maqsadi parvozlarni xavfsiz va samarali amalga oshirishni ta'minlash bilan bog'liq maslahat va axborotlarni taqdim etish xizmati.

Harakatlanish maydoni — aerodromning havo kemalarini burish, qo'nishi va uchishi uchun mo'ljallangan qismi, perron bundan mustasno.

Qo'nish maydonchasi — er, suv va muz maydonlari o'z o'lchami va sharoiti bilan HK bexavotir qo'nishiga javob beradigan, uchuvchilar tomonidan tanlanadigan maydon, havodan (samodan) qo'nish maydonchasi belgilash HKning UEKsiga asosan bajariladi.

Aerodromning ko'tarilishi — uchish-qo'nish yo'lagi eng baland nuqtasining dengiz sathiga nisbatan balandligi. Bir qancha uchish-qo'nish yo'lagi mavjud bo'lganda ko'proq ahamiyatga molik bo'lgani tanlanadi.

Uchish-qo'nish yo'lagining balandligi — dengiz sathiga nisbatan UQY yuzasi ustining ko'tarilishi.

Uskunalaridagi meteorologik sharoit (UMSh) — ko'rish uzoqligi o'lchamlarida, bulutlarga bo'lgan masofa va bulutlar pastki chegarasi balandligida aks etgan meteorologik sharoit. Ushbu o'lchamlar vizual meteorologik sharoitlar uchun belgilangan minimumlardan past.

Uskunalar bo'yicha parvoz — havo kemasining hududiy holati va uning joylashgan o'rni ekipaj tomonidan to'liq yoki qisman uchuvchi va navigatsiya uskunalari asosida aniqlaniladigan holda amalga oshiriladigan parvoz.

Ekipajning parvoz vaqti — dvigatel (dvigatellar)ning uchish maqsadida o‘t oldirilishidan to parvoz tamom bo‘lgach ularni o‘chirishgacha bo‘lgan umumiy vaqt.

Parvozdagi ish vaqti — ekipaj a‘zolarining parvoz oldi tayyorgarligidan boshlab parvozdan so‘nggi ishlargacha bo‘lgan, parvoz topshirig‘ini bajarish bilan bevosita bog‘liq ish vaqti.

Oldingi tahrirga qarang.

EDTO (extended diversion time operation) kritik muhim tizimi — HK tizimi bo‘lib, uning ishlashi yomonlashsa EDTO parvozlari xavfsizligiga jiddiy ta‘sir o‘tkazishi mumkin yoki uning to‘xtovsiz ishlashi EDTO parvozlari amalga oshirishda uchish va qo‘nishda juda muhim o‘rin tutadi.

(1-paragraf O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan ikki yuzinchi xatboshi bilan to‘ldirilgan — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

(1-paragrafning ikki yuz birinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan chiqarilgan — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Qo‘nish maydoni — ishchi maydonning havo kemalari uchishi va qo‘nishi uchun mo‘ljallangan qismi.

Qo‘nishga kirishishning taxminiy vaqti — dispetcherlik xizmati organining hisob-kitoblari bo‘yicha kelayotgan havo kemasi qo‘nishga kirishishni amalga oshirish uchun kutish hududini tark etish vaqti. Kutish hududidan chiqib ketishning haqiqiy vaqti qo‘nishga kirishni amalga oshirish uchun beriladigan dispetcherlik ruxsatiga bog‘liq.

Oldingi tahrirga qarang.

Zaxiradagi aerodromgacha uzaytirilgan vaqt bilan bog‘liq bo‘lgan parvozni amalga oshirish (EDTO) — ikki yoki undan ortiq gaz turbinali dvigatelli HKlarining yo‘nalishdagi zaxira aerodromigacha bo‘lgan vaqt ostona vaqtdan oshgan vaqtdagi har qanday parvozi.

(1-paragraf O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan ikki yuz to‘rtinchi xatboshi bilan to‘ldirilgan — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Taqdim etilgan parvoz rejasi — parvoz rejasining uchuvchi tomonidan yoki vakolatli vakil tomonidan SHXK organiga taqdim etilgan ko‘rinishidagi, hech qanday keyingi o‘zgartirishsiz ko‘rinishi.

Xabarlarni uzatish punkti — ma‘lum bir geografik mo‘ljal, unga nisbatan havo kemasining joylashgan o‘rni ma‘lum qilinishi mumkin.

Samoviy harakatga xizmat ko‘rsatishga aloqador bo‘lgan xabarlarni to‘plash punkti — parvoz oldidan taqdim etiladigan parvoz rejaları va samoviy harakatga xizmat ko‘rsatishga aloqador bo‘lgan xabarlarni to‘plash maqsadida tashkil etiladigan organ.

Samoviy harakatga xizmat ko‘rsatishga aloqador bo‘lgan xabarlarni to‘plash punkti alohida organ sifatida tashkil etilishi yoki samoviy harakatga xizmat ko‘rsatuvchi yoki aeronavigatsiya axborotlari bilan xizmat ko‘rsatuvchi kabi organlar bilan birlashishi mumkin.

UQY ostonasi — havo kemalarining qo‘nishi uchun foydalanilishi mumkin bo‘lgan UQY uchastkasining boshi.

Oldingi tahrirga qarang.

Oldingi tahrirga qarang.

Chegaralangan vaqt — O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Fuqaro aviatsiyasi agentligi (bundan buyon matnda “O‘zaviatsiya” agentligi deb yuritiladi) tomonidan tasdiqlangan ekspluatant tomonidan o‘rnatilgan yo‘nalishdagi zaxira aerodromigacha bo‘lgan vaqt bilan ifodalangan masofa.

(1-paragrafning ikki yuz o‘ninchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

Oldingi tahrirga qarang.

Qo‘nish oraliq masofasi — HK 15 metr (50 fut) (tezligi 200 km/s (110 uz) dan kam HK uchun 9 metr (30 fut) balandlikdan batamom to‘xtagunga qadar bosib o‘tgan masofa.

(1-paragrafning ikki yuz o‘n birinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Mo‘ljalni yo‘qotish — HK ekipaji parvoz topshirig‘ini bajarish maqsadida parvoz yo‘nalishini aniqlash uchun o‘zining joylashgan o‘rnini lozim bo‘lgan aniqlikda bilmaslik va belgilay olmaslik holati.

Vizual parvozlari qoidalari (VPQ) — ekipajning samoviy holat va parvoz tartibining qisqa muddatli o‘zgarishlarini vizual kuzatuv orqali havoda hamda yer (suv) yuzasida havo kemasi bilan boshqa moddiy obyektlar o‘rtasida belgilangan oraliq masofani tutib turishni nazarda tutuvchi qoidalar.

Vizual parvozlari qoidalari (VPQ) — ekipajning samoviy holat va parvoz tartibining qisqa muddatli o‘zgarishlarini vizual kuzatuv orqali havoda hamda yer (suv) yuzasida havo kemasi bilan boshqa moddiy obyektlar o‘rtasida belgilangan oraliq masofani tutib turishni nazarda tutuvchi qoidalar.

Uskunalar bo‘yicha parvozlari qoidalari (UPQ) — parvozlarni Havo kemalari harakatini tashkil qilish organlari tomonidan majburiy nazorat ostida va ular tomonidan havo kemalari o‘rtasida eshlonlashishning belgilangan oraliq masofalari ta‘minlangan holda uchuvchi-navigatsiya uskunalari bo‘yicha parvozlari amalga oshirilishini nazarda tutuvchi qoidalar.

Tekshiruv — ekspertiza yo‘li bilan hamda obyektiv dalillar taqdim etish orqali belgilangan talablar bajarilganligini tasdiqlash.

Isbot qilinishi mumkin bo‘lgan, haqqoniy, faktlarga asoslangan va kuzatish, o‘lchash, sinab ko‘rish yoki boshqa vositalar orqali olingan ma‘lumotlar dalil bo‘la oladi.

Tekshiruvchi — mazkur turdagi havo kemasida parvozlari uchun ruxsatga ega bo‘lgan va ekipaj tarkibiga o‘qitish, ekipaj a‘zolari (a‘zosi) kasbiy tayyorgarligini va o‘zaro harakatini tekshirish, shuningdek parvozlari xavfsizligini ta‘minlovchi belgilangan qoida va normalarga amal qilinishi yuzasidan inspektorlik tekshiruv o‘tkazish maqsadida ekipaj tarkibiga kiritilgan komandir-uchuvchi, yo‘riqchilar tarkibidagi shaxs.

Tekshiruvchining majburiyatlari, huquqlari va javobgarligi hamda uning ekipaj tarkibiga kiritilish tartibi uchish ishlarini tashkil etish bo‘yicha qo‘llanmalarda belgilab qo‘yilgan.

Ilojsiz xabarlar punkti (IXP) — tepasidan uchib o‘tayotganida havo kemasi ekipaji dispetcherga (ODHK organiga) xabar qilishi shart bo‘lgan havo trassasidagi geografik nuqta (mo‘ljal).

Etib kelishning hisoblangan vaqti — HK belgilangan vaqtda belgilangan nuqtadan qo‘nish mo‘ljalini boshlashi (aerodrom nuqtasi, uzoqlikdan boshqarish, radiomayoq va boshqalar).

Parvoz ma‘lumotlari hududi — doirasida parvoz-axborot ma‘lumotlari va avariya xabari xizmati ta‘minlanadigan, ma‘lum o‘lchamlardagi havo hududi.

Hududiy dispetcherlik markazi — o‘zining yurisdiksiyasida bo‘lgan dispetcherli hududida nazorat qilinuvchi parvozlarga dispetcherlik xizmatini ta‘minlash uchun mo‘ljallangan organ.

Hududiy dispetcherlik xizmati — dispetcherlik hududlarida nazoratdagi parvozlarga dispetcherlik xizmatining ko‘rsatilishi.

Aviatsiya ishlari hududi (uchastkasi) — balandligi va (yoki) maydoni bilan chegaralangan havo bo‘shlig‘i uchastkasi, bu erda: HK belgilangan normativ hujjatlarga asosan balandlik va yo‘nalish bo‘yicha HK aviatsiya ishlarini amalga oshiradi.

Aerodrom hududi — gorizontal va vertikal tekisliklarda belgilangan chegaralardagi aerodrom va unga tutashgan joylar ustidagi havo hududi.

Uchishning mo‘ljallangan masofa (UMM) — tezlik olishning mo‘ljallangan masofa va erkin hudud uzunligining jami, agar u ko‘zda tutilgan bo‘lsa.

Uzilgan uchish mo‘ljallangan masofa (UUMM) — mo‘ljallangan tezlanish masofa va oxirgi tormozlanish masofa yig‘indisi, agar u ko‘zda tutilgan bo‘lsa.

Uchish masofa — masofa o‘qi uchishni bajarayotgan HKning talabini qanoatlantiradigan yo‘l o‘lchami.

Mo‘ljallangan qo‘nish masofa — masofa o‘qi HK kelib qo‘ngandan keyin bosib o‘tadigan yo‘lni ta‘minlaydi.

Tormozlash jihozi olinishining vaqti — HK uchish bilan bog‘liq harakatni boshlash vaqti.

Zaxira yoqilg‘i — parvoz rejasi bekor bo‘lgan, undan voz kechilgan hollarda HK va uchish sharoitlari uchun haqiqiy va hisoblab chiqilgan xususiyatlaridagi nomuvofiqliklarni qoplash uchun zarur bo‘lgan yoqilg‘i.

To‘qnashib ketishning oldini olish bo‘yicha tavsiyalar — uchuvchiga to‘qnashib ketishning oldini olishda yordam berish maqsadida manevr paytida uchuvchiga samoviy harakatlarni boshqarish organi tomonidan taqdim etiladigan tavsiyalar.

Parvozlarni bajarish bo‘yicha qo‘llanma — ekspluatatsiya xodimlari o‘z vazifalarini bajarishida foydalanishi uchun qoida, yo‘riqnoma va tavsiyalarni o‘zida jamlagan qo‘llanma.

Uchish ekspluatatsiyasi bo‘yicha qo‘llanma — o‘zida uchuvchi ekipaj a‘zolariga havo kemasini xavfsiz ekspluatatsiya qilish uchun zarur bo‘lgan ma‘lumotni, yo‘riqnomani hamda belgilangan chegaralari doirasida havo kemasi parvozlarga yaroqli deb topilishi lozim bo‘lgan cheklovlarni jamlagan va parvozlarga yaroqlilikni tasdiqlashga taalluqli bo‘lgan qo‘llanma.

Havo kemasining uchish ekspluatatsiyasi bo‘yicha qo‘llanma parvozlarni amalga oshirish bo‘yicha qo‘llanmaning bir qismi hisoblanadi.

Yo‘nalish yo‘lakchalari (YY) — aerodromda HK harakatlanishi uchun belgilangan yo‘l va aerodromning yo‘laklarini bir-biri bog‘lovchi yo‘llar, shu jumladan:

a) to‘xtash bekatiga boruvchi yo‘lakcha — HK harakatlanish yo‘lining to‘xtash bekatiga olib boruvchi bir bo‘lagi;

b) perron yo‘lakchalari — perronda joylashgan va perron orqali yo‘nalishni ta‘minlash uchun mo‘ljallangan yo‘lakcha tizimining qismi;

v) tezlik bilan chiquvchi yo‘lakcha — UQY bilan bog‘langan bo‘lib, kelib qo‘ngan HKga tezda UQYni tark etishga imkon beradi, shu bilan bir qatorda UQYda turish vaqtini kamaytiradi.

Havo yo‘lakchalari — havoda vertolyotlarni boshqarish uchun mo‘ljallab belgilab qo‘yilgan trayektoriya.

Boshqaruv — HK o‘z yuritkichidan foydalangan xolda aerodromdagi harakati.

Havoda boshqaruv — vertolyotning yer ta‘siridan foydalangan holda aerodromda harakati 37 km/soatdan kam bo‘lgan tezlanishda erga nisbatan 8 metr balandlikda (25 fut) yer ta‘siri va tashqi osilgan yukni hisobga olgan holda harakati.

Ketish (qaytish) chegarasi — HK zaxira aerodromga yetib borganda yoki belgilangan nuqtaga yetib borganda aerodrom uchish doirasida HKning kamida 30 minut uchishi uchun yoqilg‘i zaxirasining mavjud bo‘lishi.

Erkin hudud (EH) — havo kemasining dastlabki balandlikni olishidan belgilangan joygacha bo‘lgan balandlikni olishigacha lozim bo‘lgan uchastka sifatida tanlangan yoki tayyorlangan, tezlik olishning hisobga olingan masofa oxiriga kelib taqalgan, aeroport xizmati nazorati ostida bo‘lgan, yer yoki suv yuzasidagi to‘g‘ri burchakli uchastka.

Ma‘lumot uzatish liniyasi orqali “dispatcher-uchuvchi” aloqasi (CPDLC) — SHB maqsadlarida liniyadan foydalangan holda ma‘lumotlarni uzatish uchun uchuvchi va dispatcher o‘rtasidagi aloqa vositasi.

Ma‘lumotlarni uzatish liniyasi orqali aloqa — ma‘lumot uzatish liniyasi orqali ma‘lumot almashish uchun mo‘ljallangan aloqa ko‘rinishi.

Aeronavigatsiya ma‘lumoti to‘plami — davlat tomonidan chiqarilgan yoki sanksiyalangan, mazkur davlat havo hududidagi aeronavigatsiya uchun muhim ahamiyatga ega bo‘lgan uzoq muddatli aeronavigatsiya ma‘lumotlarini o‘zida mujassamlashtirgan nashr.

Oldingi tahrirga qarang.

Shamol harakati — havodagi shamolning kuchi va tezligining o‘zgarishi, tepaga va pastga yo‘nalgan havo harakati (30 m (100 fut) balandlikda 2 m/sek. (4 uz) sekin, 2 — 4 m/sek. (4 — 8 uz) o‘rtacha, 4 — 6 m/sek. (8 — 12 uz) kuchli va 6 m/sek.dan ortiq (12 uz) juda kuchli).

(1-paragrafning ikki yuz qirq to'qqizinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Ekspluatant sertifikat — havo kemasiga mulkdorlik asosida, ijara shartlarida yoki boshqa qonuniy asosda egalik qiluvchi, shu havo kemasidan foydalanishni amalga oshirish huquqini beruvchi rasmiy hujjat.

Oldingi tahrirga qarang.

Murakkab meteo sharoit — ko'rish imkoniyatlari 2000 metr va undan kam va (yoki) bulutlar pastki balandligi chegarasi 200 metr (660 fut) va undan past, ularning umumiy miqdori 3-4-oktandan ziyod.

(1-paragrafning ikki yuz ellik birinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Halokat signali (SOS — telegrafniki; “Halokatga uchrayapman”, “MEYDEY” — radiotelefonniki) — havo kemasi va undagi yo'lovchilar hamda ekipajga bevosita xavf tahdid solib turganda va shoshilinch yordam kerak bo'lgan hollarda uzatiladigan xalqaro signal.

Shoshilinch signal (“BBB” — telegrafda, “PAN” radiotelefondagi) — havo kemasi va undagi yo'lovchilar hamda ekipaj uchun xavf ehtimoli mavjud bo'lganda uzatiladigan signal.

Signal maydonchasi — erdagi signallarni joylashtirish uchun qo'llaniladigan aerodromdagi maydoncha.

Tegishli vakolatli organ:

a) ochiq dengiz ustidagi parvozga nisbatan: ro'yxatga olish davlatining tegishli vakolatli organi.

b) ochiq dengiz ustidagi parvozga nisbatan: ustidan uchib o'tilayotgan hududga nisbatan suverenitetga ega davlatning tegishli vakolatli organi.

Tegishli vakolatli organ SHHK — tegishli havo kengligi chegarasida samoviy harakatlanishga xizmat ko'rsatishni ta'minlash majburiyati yuklangan davlat tomonidan belgilab qo'yilgan vakolatli organ.

Maxsus aviatsiya ishlari — havo kemasi parvozi vaqtida qishloq xo'jaligi, qurilish, suratga olish, topografik sxema, kuzatish va patrul qilish, qidirish va qutqarish, samoviy reklama va boshqa sohalaridagi maxsus xizmatlar turlarini bajarish uchun foydalaniladigan parvozlari.

VPQ bo'yicha maxsus parvoz — VPQ bo'yicha parvoz, samoviy harakatlarni boshqarish organi ruxsati bilan dispetcherlik hududida VMUda bo'lgan meteorologik sharoitlarga nisbatan past bo'lgan meteo sharoitlarda parvozni amalga oshirish.

Uchish yo'lagingining rejalashtirilgan qismi (UYRQ) — UQY qo'shimcha qo'shilgan yo'laklar bo'lib, HKni avariya holatida lat yeyishdan asraydi.

Standart atmosfera bosimi — bosimning belgilangan o'lchami 760 mm.sm.ust. (1013.2 mbar.)

Uskunalar bo'yicha qo'nishga kirish — HKni erdagi va havodagi to'siqlardan olib o'tish uchun belgilangan sharoitda kutish maydonida yoki yo'nalish yo'lida belgilangan vaziyatning o'zgarishi.

Ko'rsatilayotgan balandlik — balandlik o'lchash uskunasi eshelon o'zgarish yoki qo'nadigan aerodrom bosim o'lchamiga o'tish munosabati bilan dengiz sathiga nisbatan ko'rsatmasi. Balandlik HK uchuvchilari tomonidan balandlik ko'rsatma o'lchovini to'g'riligini solishtirish maqsadida taqsimlash xizmatiga beriladi.

Parvozning joriy rejasi — keyingi dispetcherlik ruxsatlariga asosan o'zgarishi mumkinligi hisobga olingan parvoz rejasi.

Texnik xizmat ko'rsatish — havo kemasining uchishga yaroqliligini saqlash uchun, alohida hamda birgalikda bajarilishi mumkin bo'lgan, kapital ta'mirlash, ta'mirlash, tekshirish, almashtirish, defektni modifikatsiyalash yoki bartaraf etish kabilar.

Ko'chish nuqtasi — nuqta, HKning boshqaruv maydonidagi harakatida HKning orqasidagi nazorat nuqtasining HKning oldindagi nazorat nuqtasiga ko'chishi.

Qo‘nishning to‘g‘ri bajarilishi va qo‘nish — minimum belgilangan hollarda HK uskunalardan foydalanib yon tomonlarni va qiyalik ko‘rsatmalarni aniq bilgan holda qo‘nishni mo‘ljallash va qo‘nish.

Ikkinchi doiraga ketish nuqtasi — qo‘nishga kirish sxemasidagi nuqta bo‘lib, to‘siq ustidan balandlikning minimal zaxirasini ta‘minlash uchun ikkinchi doiraga ketish sxemasi bo‘yicha uchish boshlanishi lozim.

Qo‘nish yo‘nalishini ko‘rsatish belgisi — qo‘nishga bo‘lgan yo‘nalishning nazorat belgilash moslamasi.

Aviakompaniya vakili — aviakompaniya ma‘muriyati nomidan HK, uchuvchilar, passajirlar, pochta, bagaj va yuklarga nisbatan belgilangan shartni bajaruvchi javobgar shaxs.

Havo harakatini boshqarish (HHB) — SXB belgilanishiga qarab.

Umumiy o‘lchov birligi — HK parvozidagi qiya tekislikda nisbat balandligini, haqiqiy balandlikni va eshelonni belgilovchi o‘lcham tushunchasi.

Ko‘rinishli uchishlar — havodagi HK ilojisiz bajaradigan harakatlari, uning tezlikka va holatiga bog‘liq o‘zgarishlar.

Uchuvchilar ekipaji a‘zosi — guvohnomaga ega ekipaj a‘zosi, HK parvozi paytida HK organlarini boshqarish vazifasi yuklangan shaxs.

Ekipaj a‘zosi — bu ma‘muriyat tomonidan HKda belgilangan vazifani bajarish uchun tayinlangan shaxs.

HK ekipaji — uchish vaqtida HKni boshqarish va xizmat ko‘rsatish bo‘yicha tegishli tartibda ma‘lum bir vazifalarni bajarish yuklatilgan shaxslar.

Eksperimental aviatsiya — aviatsiya va boshqa texnika sohasida tajriba-konstruktorlik, eksperimental va ilmiy-tadqiqot ishlari hamda sinovlar uchun mo‘ljallangan aviatsiya eksperimental aviatsiya hisoblanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

O‘tish esheloni — HK barometrik balandlik o‘lchagich (altimetr) shkalasini 760 mm.s.u.ni (1013.2 mbar (QNE)) asosidagi o‘lcham bosimidan standart atmosfera bo‘yicha dengizning o‘rtacha darajasiga keltirilgan aerodrom bosimiga (QNN) yoki so‘rov asosida aerodromdagi atmosfera bosimiga (QFE) o‘tkazish esheloni. O‘tish esheloni aerodrom hududidagi (aerouzel, HXB rayoni qismidagi) eng pastki eshelonini ko‘rsatadi.

(1-paragrafning ikki yuz yetmish to‘qqizinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Uchish esheloni — 1013,2 mbar bosim kattaligiga kiritilgan doimiy atmosfera bosimining yuza qismi bo‘lib, boshqa bunday yuza qismlardan belgilangan bosim oraliqlariga farq qiladi.

Ekspluatant — HKni ekspluatatsiya qilish bilan shug‘ullanuvchi yoki ushbu sohada o‘z xizmatlarini taklif etuvchi shaxs, tashkilot yoki korxonalar.

Maxsus aviatsiya ishlari bilan shug‘ullanuvchi ekspluatant — qishloq xo‘jaligi, qurilish, aerosuratga olish, kuzatuv va qo‘riqlash, shuningdek sanitariya va qutqaruv uchishlari kabi avariya operatsiyalarini bajarish uchun tijorat aviatsiyasi ekspluatatsiyasi bilan shug‘ullanuvchi shaxs, tashkilot yoki korxonalar.

Aerodromning ekspluatatsion minimumlari — aerodromdan foydalanishning chegaralangan vaziyatlari:

- a) uchishda, UQYda uzoqlikning ko‘rinishi masofa bilan chegaralangan;
- b) absolyut va nisbiy balandlikda qaror qabul qilishda balandlik o‘lchamlarida, tegishli ekspluatatsiya toifalarida ifodalanadigan qo‘nishga kirishish va qo‘nish;
- v) UQYdan ko‘rish uzoqligi kattaliklarida va qaror qabul qilishning absolyut va nisbiy balandliklarida ifodalanadigan vertikal ko‘rish orqali qo‘nishga kirishish va qo‘nish;
- g) noaniq qo‘nishga kirishish va qo‘nishda o‘q yo‘lakchasida gorizontallik ko‘rinish o‘lchamini hisobga olgan holda minimal absolyut va nisbiy balandlik o‘lchamini ko‘zda tutish kerak;

Oldingi tahrirga qarang.

Oldingi tahrirga qarang.

Uchuvchisiz uchadigan apparat — uchuvchisiz parvozni amalga oshiradigan yoki to‘liq boshqa joydan masofadan turib boshqariladigan yoxud dasturlashtirilgan va parvozda to‘liq avtonom bo‘lgan havo kemasi (havo kemalari modellari va o‘yinchoq havo kemalari modellari bundan mustasno). Uchuvchisiz uchadigan apparat o‘zida odatda yaxlit tizim sifatida foydalaniladigan uchuvchisiz va masofadan boshqariladigan havo kemalarini birlashtiradi.

(1-paragrafning ikki yuz sakson sakkizinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi transport vazirining 2023-yil 22-iyundagi 8-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-12, 12.07.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 12.07.2023-y., 10/23/1723-12/0466-son)

Oldingi tahrirga qarang.

Fuqaro aviatsiyasi uchuvchisiz uchadigan apparat operatori — uchuvchisiz uchadigan apparatni bevosita boshqaruvchi shaxs.

(1-paragrafning ikki yuz sakson to‘qqizinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi transport vazirining 2023-yil 22-iyundagi 8-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-12, 12.07.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 12.07.2023-y., 10/23/1723-12/0466-son)

2-§. Mazkur Qoidalarda qo‘llaniladigan qisqartishlar

ADP — Aepodpom dispetcherlik punkti

AAT — Aeronavigatsiya axborotlari to‘plami

AMSF — Aviatsiya meterologik stansiyasi (fuqaro)

AMM — Aviatsiya metropologik markazi

AYoZ — Aeronavigatsiya yoqilg‘i zaxirasi

UMA — Umumiy maqsadlardagi aviatsiya

AQG — Avariya-qutqaruv guruhi

AQS — Avariya-qutqaruv stansiyasi

ATB — Aviatsiya-texnik bazasi

AKI — Aviatsiya-kimyoviy ishlari

TOBT — To‘qnashishlardan ogohlantiruvchi bort tizimi

HHK — Harbiy havo kuchlari

BPChB — Bulutlarning pastki chegara balandligi

UQY — Uchish-qo‘nish yo‘lagi

QQB — Qaror qabul qilish balandligi

HK — Havo kemasi

HT — Havo trassasi

FA — Fuqaro aviatsiyasi

YoMM — Yoqilg‘i-moylash materiallar

QDP — Qayrilishlarning dispetcherlik punkti

SHB YaT — Samoviy harakatini boshqarishning yagona tizimi (MDHda)

HHFB YaT — Havo hududidan foydalanish boshqaruvining yagona tizimi (O‘zbekiston Respublikasida)

UUB — Uchish-uslubiy bo‘lim

MHY — Mahalliy havo yo‘li

METAR; ROFOR; SPESI; TAF — Xalqaro meteorologiya kodlari

MAK — “O‘zbekiston havo yo‘llari” Milliy aviakompaniyasi

NOTAM — aerodrom holati, radiotexnika vositalari, qo‘nish tizimlari va boshqalar haqida uchuvchilarga ma‘lum qilish

“PAN” — Zudlik signali

VPQ — Vizual parvoz qoidalari

QDP — Qo‘nish dispetcheri punkti

KPQ — Ko‘rinishli parvoz qoidalari

UPQ — Uskunalar bo‘yicha parvoz qilish qoidalari

RVR — UQYda uzoqlik ko‘rinishi

HK HK PFQ — Havo kemalarini uchish ekspluatatsiyasi bo‘yicha qo‘llanma (**MOM, FSOM**)

RLS — Qo‘nishning radiolokatsion tizimi
RNN — Radionavigatsiya nuqtasi
RPL — Takrorlanuvchi parvoz rejasi
RTU — Radiotexnik uskunalar
RTV — Radiotexnik vositalar
MAI — Maxsus aviatsiya ishlari
“SOS” (“MEYDEY”) — falokat signali
SSQ — Samolyot so‘zlashuv qurilmasi
TA — Transport aviatsiyasi
SHB — Samoviy harakatlarni boshqarish
HHFB — Havo hududidan foydalanilishini boshqarish
O‘M — O‘quv markazi
O‘MM — O‘quv-mashg‘ulot markazi
MUVEK — Markaziy uchish-shifokorlik ekspert komissiyasi
MDICHX — Markaziy dispetcherlik-ishlab chiqarish xizmati
MXB — minimal xavfsizlik balandligi
ANM — Avianavigatsiya boshqaruvi markazi
RTJAE — Radiotexnik jihozlari va aloqalarini ekspluatatsiyasi
USB — Uchuv-sinov bo‘linmalari
FPL — flayt-plan
RLS — radilovakion stansiya
AUR — alohida uzatish radiostansiyasi
QQI — qidiruv-qutqaruv ishlari
HXB — havo harakati boshqarmasi
HK PFQ — havo kemasi parvozidan foydalanish qo‘llanmasi
QTU — qo‘nish tizimi uskunalari
RTUAF — radiotexnik uskunalar va aloqadan foydalanish
SHHKO — samoviy harakatlarga xizmat ko‘rsatish organi
ANM — “O‘zaeronavigatsiya” markazi
ANX — aeronavigatsiya xizmati
TSQ — tibbiy sanitariya qismi
MAX — muhandislik aviatsiya xizmati
PQAQT — parvozlarni qidirish va avariya dan qutqarish ta‘minoti
QVK — qo‘nishga vizual kirish
AXPAY — aerodrom hududida parvozni amalga oshirish yo‘riqnomasi
ANM — aeronavigatsion ma‘lumot
GKN — glissadagi kirish nuqtasi
PFQ — parvozdan foydalanish qo‘llanmasi
HM — havo muhofazasi
TOBT — to‘qnashuvni oldini olish bort tizimi
SSU — samolyot so‘zlashuv uskunasi
MTT — muhandislik texnik tarkibi
UUB — uchish uslubiy bo‘limi
DPM — dengiz portlash moslamasi
RUUR — radiomarkerli uzoq uzatish radiostansiyasi

Oldingi tahrirga qarang.

dengiz mili — d.mili

uzel — uz

(2-paragraf O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan qisqartmalar bilan to‘ldirilgan — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

DME — uzun o‘lchamli uskuna;

Oldingi tahrirga qarang.

UUA — uchuvchisiz uchadigan apparat.

(2-paragrafning sakson to‘rtinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi transport vazirining 2023-yil 22-iyundagi 8-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-12, 12.07.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 12.07.2023-y., 10/23/1723-12/0466-son)

II. Umumiy qoidalar

1. Qoidalar O‘zbekiston Respublikasi davlat manfaatlarini himoya qilish, parvozlarning xavfsizligini ta‘minlash, davlat, tijorat tashkilotlari va fuqarolarning ehtiyojlarini qondirish maqsadlarida tijorat hamda umumiy ahamiyatdagi FA faoliyatini amalga oshirish tartibini belgilaydi.

2. Qoidalar O‘zbekiston Respublikasi FA faoliyatini amalga oshirish bo‘yicha asosiy normativ hujjat hisoblanib, tijorat parvozlari va umumiy ahamiyatdagi aviatsiya parvozlari tashkil qilish, ta‘minlash va bajarish, shuningdek havodagi harakatni boshqarish qoidalarini tartibga soladi. Yuqorida zikr etilgan masalalar bo‘yicha boshqa barcha normativ hujjatlar ushbu Parvoz qilish qoidalari talablariga muvofiq ishlab chiqiladi va chop etiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

3. Qoidalar davlat, tijorat, jamoat tashkilotlari va jismoniy shaxslar tasarrufida bo‘lgan O‘zbekiston Respublikasi eksperimental va FA, shuningdek O‘zbekiston Respublikasi davlat aviatsiyasi va boshqa davlatlar aviatsiyasining O‘zbekiston Respublikasi hududidagi havo trassalari, mahalliy havo yo‘llari, belgilangan yo‘nalishlar va aerodromlar eksperimental aviatsiya aerodromlari va hamkorlikda foydalanish (joylashish) aerodromlari hududlaridagi parvozlarda tatbiq etiladi.

(3-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

4. Qoidalar O‘zbekiston Respublikasining barcha fuqaro va eksperimental havo kemalariga ularning o‘z davlatlaridan tashqarida bo‘lgan vaqtlariga ham, basharti havo kemasi turgan davlat qoidalari boshqa shartlar talab etilmasa, tatbiq etiladi.

5. Qoidalar fuqaro tijorat aviatsiyasi uchun va umumiy ahamiyatdagi FA uchun ham yagonadir va barcha aviatsiya xodimlari uchun uning bajarilishi majburiydir.

6. Aviatsiya xodimlari Qoidalarning o‘zlariga tegishli qismini bilishlari va bajarishlari shart.

7. Qoidalarni buzgan aviatsiya xodimlari O‘zbekiston Respublikasining qonunchiligiga muvofiq intizomiy, ma‘muriy, moddiy, shuningdek jinoiy javobgarlikka tortiladilar.

8. Odamlarning hayotini saqlab qolish yoki tabiiy ofatlar bilan bog‘liq parvozlarni tashkil qilishda uchuvchilar bo‘linmasining komandirlari kechiktirib bo‘lmaydigan vaziyatlar yuzaga kelganda o‘zlarining javobgarliklari ostida ushbu Qoidalarda bayon etilgan tartib va parvoz qoidalari va parvoz hamda ish vaqtidan chetga chiqishga haqlidirlar.

Oldingi tahrirga qarang.

Ko‘rilgan tadbirlar to‘g‘risida ushbu lavozimdagi shaxslar zudlik bilan o‘zlarining bevosita rahbarlariga va “O‘zaviatsiya” agentligiga xabar qilishlari shart.

(8-bandning ikkinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

Oldingi tahrirga qarang.

9. Fuqaro havo kemalari parvozlari xavfsizligini ta‘minlash, fuqaro havo kemalarining, fuqaro aerodromlarining va ulardagi asbob-uskunalarining ularni O‘zbekiston Respublikasida foydalanishga yaroqliligini aniqlaydigan normalarga muvofiq bo‘yicha davlat nazoratini “O‘zaviatsiya” agentligi amalga oshiradi.

(9-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

Oldingi tahrirga qarang.

10. O‘zbekiston Respublikasi FA parvozlari milliy (davlat) tanish belgisi va ro‘yxat belgisi hamda “O‘zaviatsiya” agentligi tomonidan tasdiqlangan ramzi qo‘yilgan havo kemalarida bajarilishi kerak.

(10-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

11. Milliy (davlat) tanish belgisi (O‘zbekiston Respublikasi uchun — “UK”) milliy ramzlar seriyasidan tanlab olinadi, u Xalqaro elektr aloqalari birlashmasi tomonidan ro‘yxatdan o‘tkazayotgan davlat uchun ajratilgan tanitadigan shartli radiochaqiriq belgilariga kiritilgan bo‘lishi kerak. Davlat belgisi haqida Xalqaro FA tashkiloti xabardor qilinadi.

III. Fuqaro havo kemalari

Oldingi tahrirga qarang.

(12-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 20-maydagi 77-N-son buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-7, 23.05.2016-y.) asosan o‘z kuchini yo‘qotgan — O‘R QHT, 2016-y., 21-son, 243-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

(13-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 20-maydagi 77-N-son buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-7, 23.05.2016-y.) asosan o‘z kuchini yo‘qotgan — O‘R QHT, 2016-y., 21-son, 243-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

14. Fuqaro havo kemalarini O‘zbekiston Respublikasi Fuqaro havo kemalarining davlat reyestrda ro‘yxatga olish hamda ularning ro‘yxatdan o‘tganligi to‘g‘risida guvohnoma berish Vazirlar Mahkamasining 2016-yil 1-martdagi 58-son **qarori** bilan tasdiqlangan Fuqaro havo kemasining ro‘yxatdan o‘tganligi to‘g‘risida guvohnoma berish tartibi to‘g‘risidagi nizomga muvofiq amalga oshiriladi.

(14-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 20-maydagi 77-N-son buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-7, 23.05.2016-y.) tahririda — O‘R QHT, 2016-y., 21-son, 243-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

15. Fuqaro havo kemasini O‘zbekiston Respublikasi Fuqaro havo kemalarining davlat reyestrda ro‘yxatga olish paytida Vazirlar Mahkamasining 2016-yil 1-martdagi 58-son **qarori** bilan tasdiqlangan Fuqaro havo kemasining ro‘yxatdan o‘tganligi to‘g‘risida guvohnoma berish tartibi to‘g‘risidagi nizomga asosan havo kemasiga shu havo kemasida qayd etiladigan ro‘yxat belgisi va davlat tanish belgisi beriladi.

(15-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 20-maydagi 77-N-son buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-7, 23.05.2016-y.) tahririda — O‘R QHT, 2016-y., 21-son, 243-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

(16-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 20-maydagi 77-N-son buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-7, 23.05.2016-y.) asosan o‘z kuchini yo‘qotgan — O‘R QHT, 2016-y., 21-son, 243-modda)

17. Fuqaro havo kemasi quyidagi hollarda davlat reyestrda o‘chiriladi:

- a) havo kemasi foydalanishdan chegirib tashlansa yoki chiqarilsa;
- b) havo kemasi belgilangan tartibda boshqa davlatga, chet el yuridik yoki jismoniy shaxsiga sotilsa yoki berilsa;
- v) havo kemasi eksperimental havo kemalari qatoriga o‘tkazilsa.

18. Fuqaro havo kemasi havo kemalarining uchishga yaroqliligi borasidagi amaldagi normalariga javob bersagina foydalanishga qo‘yiladi.

Shu munosabat bilan:

a) yangi konstruksiyadagi (yangi rusumdagi) havo kemasi zavod, sertifikatsiya sinovlaridan o‘tishi kerak, agar o‘tkazilgan sinovlar natijasida havo kemasi havo kemalarining uchishga yaroqliligi

borasidagi amaldagi normalariga javob berishi aniqlansa, unga havo kemasi turining uchishga yaroqliligi to'g'risidagi sertifikat beriladi;

b) qabul qilingan konstruksiyadagi har bir havo kemasi belgilangan tartibda zarur sinovlardan va tekshiruvlardan o'tkaziladi, bu sinov va tekshirishlar asosida uchishga yaroqlilik to'g'risidagi sertifikat beriladi;

v) havo kemasi ta'mirlansa yoki foydalaniladigan joyga qismlarga ajratilgan holda olib kelinsa, shuningdek ushbu HK nusxasi O'zbekiston Respublikasi fuqaro havo kemalari davlat reyestrda birinchi marta ro'yxatdan o'tayotgan bo'lsa, belgilangan tartibda sinovdan o'tkazilishi kerak.

19. Har bir havo kemasining undan foydalanish jarayonida uchishga yaroqlilik normalariga javob bera oladigan holatda saqlash mas'uliyati ushbu havo kemasining egasi, undan foydalanadigan korxonaga, muassasa va tashkilotga yuklanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

20. Fuqaro havo kemasining uchishga yaroqlilik sertifikati Vazirlar Mahkamasining 2016-yil 1-martdagi 58-son **qarori** bilan tasdiqlangan Fuqaro havo kemasining uchishga yaroqlilik sertifikatini berish tartibi to'g'risidagi nizomga muvofiq beriladi.

(20-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 20-maydagi 77-N-son buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-7, 23.05.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 21-son, 243-modda)

21. Davlat ro'yxatidan o'tmagan va uchishga yaroqlilik to'g'risida amaldagi guvohnomaga ega bo'lmagan, shuningdek davlat-ro'yxat tanish belgilari qo'yilmagan havo kemalarining parvoz qilishiga yo'l qo'yilmaydi (man etiladi), zavod, ekspluatatsiya va sertifikatsiya sinovlari o'tkaziladigan havo kemalari bundan mustasno.

22. Parvozni bajarish uchun fuqaro havo kemasida quyidagi kema hujjatlari bo'lmog'i lozim:

- a) havo kemasining davlat ro'yxatidan o'tganligi to'g'risida guvohnoma;
- b) havo kemasining parvozga yaroqlilik sertifikati;
- v) kema daftari (samolyot, vertolyot kema daftari);
- g) samolyotning sanitar kema daftari;
- d) havo kemasiga o'rnatilgan radio uskunalarning sertifikati;
- e) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanma.

Oldingi tahrirga qarang.

j) Xalqaro fuqaro aviatsiyasi to'g'risidagi Konvensiyaning 83bis-moddasiga muvofiq bitimning qisqacha tavsifining rasmiy tasdiqlangan ingliz tilidagi nusxasi (elektron yoki chop etilgan shaklda).

(22-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) asosan "j" kichik band bilan to'ldirilgan — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

Parvozni bajarish uchun O'zbekiston Respublikasi FA havo kemasida bo'lishi lozim bo'lgan qo'shimcha hujjatlar **ro'yxati** ushbu Qoidalarining 8-ilovasida belgilab berilgan.

23. HKlari parvoz parametrlarini qayd etadigan uskunalardan jihozlangan bo'lishi kerak.

24. Maksimal sertifikatlangan uchish massasiga qarab havo kemalari 1, 2, 3, 4-klasslarga bo'linishi mumkin (mazkur Qoidalarining 11-ilovasi).

25. Xalqaro tasniflashga ko'ra maksimal sertifikatlangan uchish massasiga qarab havo kemalari:

- a) uchish massasi 5700 kg.dan yuqori bo'lgan katta samolyotlar;
- b) uchish massasi 5700 dan 750 kg.gacha bo'lgan uncha katta bo'lmagan samolyotlar;
- v) uchish massasi 750 dan 450 kg.gacha bo'lgan, bitta porshenli dvigateli bo'lgan juda yengil samolyotlar;
- g) uchish massasi 450 kg va undan kam bo'lgan, o'ta yengil samolyotlarga bo'linadi.

26. Parvoz masofasiga qarab samolyotlar:

- a) uzoq masofaga parvoz qiladigan — 6000 km va undan ko'p;

- b) o'rta masofaga parvoz qiladigan — 2500 dan 6000 km.gacha;
- v) yaqin masofaga parvoz qiladigan — 1000 dan 2500 km.gacha;
- g) mahalliy havo yo'llarida — 1000 km.gacha masofaga parvoz qiladigan samolyotlarga bo'linadi.

27. Yo'ldosh turbelentlik ta'sirini hisobga olib havo kemalari quyidagi toifalarga bo'linadi:

- a) maksimal uchish massasi 136 t. va undan yuqori bo'lgan og'ir havo kemalari;
- b) maksimal uchish massasi 136 t.dan past va 7 t.dan katta bo'lgan o'rtacha havo kemalari;
- v) maksimal uchish massasi 7 t. va undan past bo'lgan yengil havo kemalari.

28. Minimumlarni va aeroportlar sxemalarini hisoblash va e'lon qilish uchun maksimal sertifikatlangan qo'nish massasida pasayish tezligidan 1,3-marta oshadigan tezligiga asoslangan havo kemalarining ICAO toifalari bo'yicha tasniflanishidan foydalaniladi (mazkur Qoidalarning 12-ilovasi).

IV. Havo kemasi ekipaji

1-§. Asosiy talablar

29. Fuqaro havo kemasi ekipaji kema komandiri, uchuvchilar tarkibiga kiruvchi boshqa shaxslar va ekipajning xizmat ko'rsatuvchi xodimlaridan iborat bo'ladi.

30. Ekipaj tarkibi havo kemasining turi, klassi va vazifa, maqsadi va undan foydalanish sharoitlari hisobga olinib belgilanadi.

31. Havo kemasining ekipaji to'liq bo'lmaganda uning parvoz qilishi taqiqlanadi.

32. Parvozda havo kemasini boshqarishni bitta uchuvchi ta'minlasi va kemada ekipajning boshqa a'zolari talab etilmasa, bunday havo kemasining ekipaji havo kemasining komandiridan iborat bo'ladi.

33. Ekipajning uchuvchilar tarkibidan iborat minimal tarkibi havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmada ko'rsatiladi.

2-§. Ekipajning uchuvchilar tarkibi va xizmat ko'rsatuvchi xodimlari

34. Ekipajning uchuvchilar tarkibiga uchuvchilar tarkibi guvohnomasiga ega bo'lgan, shuningdek ushbu turdagi havo kemasini va undagi uskunalarni boshqarish uchun zarur bo'lgan tayyorgarlik va tajribaga ega shaxslar: uchuvchilar, shturmanlar, maxsus ishlarni bajaradigan bortmuhandislar, bortmexaniklar, bortradistlar va bortoperatorlar kiradi.

35. Ekipajning xizmat ko'rsatuvchi xodimlariga havo kemasidan parvozda foydalanish va uni boshqarish bilan bog'liq bo'lgan vazifalarni bajarmaydigan ekipaj a'zolari: bortkuzatuvchilar, yuk HK bortoperatorlari va parvoz maqsadiga qarab parvoz topshirig'iga kiritilgan boshqa mutaxassislar kiradi.

36. Ekipaj tarkibiga uchuvchilar yoki ekipajning xizmat ko'rsatuvchi xodimlari tarkibiga kirmaydigan shaxslarni kiritish man etiladi.

37. Ekipaj tarkibiga kiradigan shaxslar, egallagan lavozimlaridan va ish tajribalaridan qat'i nazar, maxsus tayyorgarlikdan o'tishlari va parvozga tayyorgarliklari tekshirib ko'rilishi shart.

38. Uchuvchilar tarkibi va ekipajning xizmat ko'rsatuvchi xodimlarining salomatliklari belgilangan talablarga javob berishi kerak. Salomatligi bo'yicha parvoz ishlariga yaroqlilik FA tibbiy-uchish ekspert komissiyalari tomonidan aniqlanadi.

39. Uchuvchi ixtisosligiga va ma'lum turdagi havo kemasini mustaqil boshqarish uchun zarur bo'lgan tayyorgarlik va tajribaga ega bo'lgan shaxsgina havo kemasining komandiri bo'lishi mumkin.

40. Havo kemasining komandiri o'z bo'linmasining komandiriga va yuqori turuvchi komandirlarga (boshliqlarga) bo'ysunadi.

41. Havo kemasining komandiri ekipajning butun faoliyatini boshqaradi, kemada qat'iy intizom va tartib saqlanishini, parvoz qoidalariga va kemadan foydalanish qoidalariga rioya etilishini ta'minlaydi, shuningdek kemadagi odamlarning xavfsizligini ta'minlash, kemandagi va mol-mulkning asralishi uchun zarur choralarini ko'radi.

42. Havo kemasi komandirining buyruqlari kema ichidagi barcha shaxslar tomonidan so'zsiz bajarilishi kerak.

43. Uchuvchilar tarkibiga kiruvchi shaxslarning, shuningdek boshqa aviatsiya xodimlarining tayyorgarlik darajasi va ish tajribasiga qarab, ularga klass beriladi va tegishli guvohnoma (sertifikat) topshiriladi.

44. Ekipaj a'zolari xizmat vazifalarini bajarish chog'ida belgilangan forma kiyimida bo'lishlari, o'zlari bilan amal qiluvchi guvohnomani olib yurishlari va uni vakolatli mansabdor shaxslar talab qilganda ko'rsatishlari lozim.

45. Ekipajning har bir a'zosi parvoz topshirig'ini bajarishdan oldin (bajarish vaqtida) ma'muriyat (HK komandiri) tomonidan belgilangan dam olish tartibiga rioya etish uchun shaxsan javobgar.

46. Korreksiyalovchi linzalardan foydalanadigan ekipaj a'zolari xizmat vazifalarini bajarish chog'ida oson olinadigan joyda saqlanadigan zaxira korreksiya linzalari jamlamasiga ega bo'lishlari kerak.

47. Ekipaj a'zolarining bagaji bagaj, yuk, pochta tashishning belgilangan qoidalariga muvofiq joylashtiriladi.

48. Havo kemasining komandiri:

a) meteorologik va aeronavigatsiya vaziyatlarini hisobga olgan holda havo kemasining parvoz qilishi uchun yoqilg'i quyish sarfini uzil-kesil aniqlashga;

b) havo kemasining fazoga ko'tarilishi, parvozi va qo'nishi haqida, shuningdek parvozni tugallash va parvoz boshlangan punktga qaytish yoki ilojsiz qo'nish haqida uzil-kesil qaror qabul qilishga.

Parvoz xavfsizligiga yaqqol xavf tug'ilganda, shuningdek kema ichidagi yo'lovchilar hayotini saqlab qolish niyatida parvoz rejasidan, havo transporti qatnovini ta'minlovchi idora ko'rsatmalaridan va parvoz topshirig'idan chetga chiqqan holda, ammo belgilangan parvoz qoidalariga iloji boricha rioya etgan holda bunday qaror qabul qilinishi mumkin. Kema komandiri ko'rilgan tadbirlar to'g'risida kemaning bevosita rahbari bo'lmish havo kemalari qatnovini ta'minlovchi organga zudlik bilan xabar qilishi shart;

v) havo kemasi ichidagi har qanday shaxsga o'z vakolatlari doirasida so'zsiz bajarilishi lozim bo'lgan buyruq berishga;

g) xatti-harakatlari bilan parvoz xavfsizligiga bevosita tahdid solayotgan shaxslarga nisbatan barcha zarur choralarini ko'rishga haqli. Havo kemasi eng yaqin aerodromga qo'ngan zahoti kema komandiri bunday shaxslarni kemadan chiqarib yuborishi, agar jinoyat belgilari mavjud qilmish sodir etgan bo'lsalar, ularni tegishli organlarga topshirishi mumkin;

d) parvoz xavfsizligini hamda havo kemasini qo'ndirishni ta'minlash uchun zarur bo'lsa, parvoz paytida yonilg'ini to'kib tashlash, qo'l yuki, yuk va pochta tashlab yuborishga haqli. Ilojsiz qo'nish hollarida havo kemasi komandiri o'z vakolatlarini tegishli organlarga topshirguniga qadar kema ichida bo'lgan barcha shaxslarning xatti-harakatlariga rahbarlik qiladi;

e) ob-havo belgilangan minimumdan past bo'lganda, boshqa aerodromgacha parvozlarni davom ettirishga imkon bermaydigan (yonilg'i yetishmovchiligida, aviatsiya texnikasining holati tufayli va b.) havo kemasini qo'ndirishga;

j) havo kemasi ichidagi barcha shaxslardan parvoz xavfsizligini ta'minlash bilan bog'liq qoidalarini so'zsiz bajarilishini talab etishga;

z) zaruriyat bo'lganda uchish, oraliq va manzil aeroportlarida HK yuklanmasining nazorat o'lchovini amalga oshirishga;

i) parvoz vaqtida zarurat bo'lganda yo'lovchilarning qo'l yuki va bagajini tekshirishga, mustasno tariqasida esa O'zbekiston Respublikasi qonunchiligida belgilangan tartibda yo'lovchilarni shaxsan tekshirishga;

k) ekipaj a'zolariga tavsifnoma berishga haqli.

Havo kemasi komandiriga shunday qaror qabul qilishga olib kelgan sharoitlar va (yoki) vaziyatdan kelib chiqqan holda qo'nish uchun ikkinchi marta aylanib uchish bo'yicha daxlsiz huquq berilgan. Ikkinchi marta aylanib qo'nish bo'yicha manevr qoidasiga ko'ra, havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmada aniqlangan minimal yo'l qo'yiladigan balandlikdan, xavfsizlikka tahdid tug'ilganda — minimal balandlikdan qat'i nazar, boshlanishi kerak.

49. Havo kemasini komandiri:

a) parvoznining xavfsiz bajarilishini ta'minlash darajasida uchishi va samolyotni boshqarish texnikasini bilishga;

b) ekipaj a'zolarining kasbiy tayyorgarlik darajasini bilishi, ularning malakasini oshirish uchun choralar ko'rishga;

v) belgilangan talablarga muvofiq parvozdan oldingi dam olish tartibiga va parvoz topshirig'ini bajarish vaqtida ish tartibiga rioya etishga;

g) erda va parvoz vaqtida ekipaj a'zolarining ishini tashkil etishga;

d) uchish uchun va parvoz vaqtida qaror qabul qilish uchun meteorologik va aeronavigatsion vaziyatni to'g'ri baholay olishga;

e) parvoz topshirig'ini o'zi va ekipaj a'zolari bajara olmaydi, deb hisoblasa yoki uni bajarish xavfsizligi uchun ishonchi komil bo'lmasa uni bajarishdan bosh tortishga;

j) samolyot parvoz uchun yaroqliligiga, u tegishli tarzda ro'yxatdan o'tkazilganligiga va havo kemasida buni tasdiqlovchi fuqaro HK davlat ro'yxatidan o'tkazilganligi to'g'risidagi amaldagi guvohnoma va uchishga yaroqlilik sertifikatini mavjudligiga ishonch hosil qilishga;

z) parvozlarni bajarish vaqtida HK bortida ushbu Parvoz qilish qoidalariga (O'zbekiston Respublikasi AQ-91) ega bo'lishga;

i) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga va ekipaj ish texnologiyasiga muvofiq havo kemasining holati va parvozga shayligini, uning to'g'ri yuklanganligini, yukning to'g'ri taqsimlanganligini va ishonchli mahkamlanganligini nazorat qilishga;

k) ehtiyotkorlik qoidalarini, radioaloqa frazeologiyasi va radioaloqa olib borish qoidalarini bilish va rioya etishga;

l) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq havo kemasini qo'ngandan keyin va to'xtab turish joyiga olib borib qo'ygandan so'ng ko'rikdan o'tkazishga;

m) ekipajda parvozni (parvozlarni) tahlil qilishga majbur.

50. Agar parvozdagi havo kemasiga xavf tahdid solsa yoki kema halokatga uchrayotgan yoxud uchragan bo'lsa, kema komandiri odamlarning hayotini va sog'lig'ini saqlab qolish uchun barcha choralarini ko'rishi shart. Ekipajning barcha a'zolari odamlarni qutqarishda ishtirok etishlari shart.

51. Halokatga uchragan havo kemasini saqlab qolishni ta'minlash maqsadida kema komandiri havo kemasining ekspluatant nomidan kema, bagaj, yuk, pochmani transportirovka qilish to'g'risida bitim tuzishi va vaziyatdan kelib chiqqan holda boshqa choralarini ko'rishi mumkin.

52. Boshqa havo kemasini yoki dengiz kemasidan falokat signali olgan, yoki halokatga uchrayotgan yoxud uchragan havo kemasini, yoxud xavf ostida qolgan odamlarni uchratgan havo kemasini komandiri o'ziga ishonib topshirilgan havo kemasini, yo'lovchilari va ekipajiga zarar yetkazmaydigan darajada ularga yordam ko'rsatishi, kartada falokat joyini belgilashi va havo transporti qatnovini boshqarish organiga falokat to'g'risida xabar bermog'i shart.

53. Havo kemasini komandiri:

Oldingi tahrirga qarag.

a) O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2012-yil 18-apreldagi 114-son qarori bilan tasdiqlangan O'zbekiston Respublikasi samoviy hududidan foydalanish to'g'risidagi nizom, ushbu Qoidalar, havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanma va boshqa normativ hujjatlarining o'ziga tegishli qismlari bo'yicha talablarning bajarilishi uchun;

(53-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

b) havo kemasini bortidagi yo'lovchilar sonining tashish hujjatlarida ko'rsatilgan songa mosligi uchun (bortkuzatuvchining dokladiga ko'ra);

v) har bir parvoznining xavfsiz tugashi va havo kemasini o'zi shaxsan boshqarishi yoki ikkinchi uchuvchiga boshqaruvni berganligidan qat'i nazar, parvoz topshirig'ining bajarilishi uchun;

g) belgilangan parvoz tartibi va samolyotni boshqarish aniqligiga rioya etilishi uchun;

d) qabul qiladigan qarorlarining asosligi uchun;

e) parvoz paytida va erda havo kemasida aniqlangan nosozliklar, havo kemasining yoki uning tizimlari ishidagi chetga chiqishlar to'g'risidagi izohlarni bort daftariga o'z vaqtida kiritilishi, bort daftarida ko'rsatilgan yonilg'i qoldig'i miqdorining havo kemasini topshirish vaqtida undagi amalda mavjud bo'lgan yonilg'i miqdoriga mosligi uchun;

j) ekipaj a'zolariga berilgan tavsifnomalarning xolisligi uchun javobgardir.

54. Ikkinchi uchuvchi havo kemasi komandiriga va yuqori turuvchi komandirlarga (boshliqlarga) bo'ysunadi.

55. Ikkinchi uchuvchi:

a) havo kemasi komandiri sog'lig'i holati yoki boshqa sabablarga ko'ra parvoz vaqtida o'z majburiyatlarini bajara olmagan holatlarda parvozni xavfsiz bajarilishini ta'minlash darajasida uchishi va samolyotni boshqarish texnikasini bilishga;

b) parvozdan oldingi dam olish tartibiga rioya etishga;

v) parvozga tayyorgarlik ko'rish va parvoz vaqtida qaror qabul qilish uchun meteorologik va aeronavigatsion vaziyatni to'g'ri baholay olishga;

g) o'zini parvoz topshirig'ini bajara olmaydi deb hisoblasa yoki uni bajarish xavfsizligi uchun ishonchi komil bo'lmasa uni bajarishdan bosh tortishga;

d) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga va ekipaj ish texnologiyasiga muvofiq havo kemasining holati va parvozga shayligini, uning to'g'ri yuklanganligini, yukning to'g'ri taqsimlanganligini va ishonchli mahkamlanganligini nazorat qilishga;

e) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq ikkinchi uchuvchiga yuklatilgan bo'lsa, fazoga ko'tarilishdan oldin avariya va yuk lyuklarini, yonilg'i quyish baklarini bekitishi, havo kemasi fyuzelyajining eshiklarini yopishga;

j) ehtiyotkorlik qoidalarini, radioaloqa frazeologiyasi va radioaloqa olib borish qoidalarini bilish va rioya etishga;

z) parvoz vaqtida havo kemasi komandiriga havo kemasi aviatsiya texnikasi va asbob-uskunalaridagi barcha chetga chiqishlar va nosozliklar to'g'risida o'z vaqtida bildirishga va ularni bartaraf etish yuzasidan takliflarini berishga;

i) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq qaror qabul qilish balandligidan qo'nish uchun ikkinchi marta aylanib uchib kelishni bajarishga, basharti bunga qadar havo kemasi komandiri tomonidan qo'nish haqida yoki ikkinchi marta aylanib kelib qo'nish haqida qaror qabul qilinmagan, ekipajga xabar qilinmagan bo'lsa;

k) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq havo kemasini qo'ngandan keyin va to'xtab turish joyiga olib borib qo'ygandan so'ng ko'rikdan o'tkazishga va HK komandiriga o'z mulohazalarini bildirishga majbur.

56. Havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq ekipajida shturman nazarda tutilmagan HK larida parvoz kartalari, ma'lumot materiallari, shturman hujjatlari va aeronavigatsiya axborotlari hujjatlari mavjud bo'lishi uchun javobgarlik ikkinchi uchuvchiga yuklatiladi (FIRST OFFICER).

57. Ikkinchi uchuvchi:

a) tegishli tayyorgarlikdan o'tgandan so'ng HK komandirining ruxsati bilan parvozning barcha bosqichlarida havo kemasini boshqarishga;

b) havo kemasi komandiri sog'ligi holati yoki boshqa sabablarga ko'ra parvoz vaqtida o'z majburiyatlarini bajara olmagan va bu majburiyatlarni bajarishni ikkinchi uchuvchi o'z zimmasiga olgan holatlarda, havo kemasi komandiri huquqlarini parvozda qo'llashga haqli.

58. Ikkinchi uchuvchi:

a) Mazkur Qoidalar, havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanma va boshqa normativ hujjatlarning o'ziga tegishli qismlari bo'yicha talablarning bajarilishi;

b) yukni havo kemasining belgilangan markaziga va parvoz massasiga rioya etgan holda joylashtirish va mahkamlash (havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanma va ekipaj ish texnologiyasiga muvofiq aniqlanadigan majburiyatlariga muvofiq);

v) rulni boshqarish va parvoz vaqtida ehtiyotkor bo'lishi;

g) havo kemasi komandiri tomonidan qo'nish haqida yoki ikkinchi marta aylanib kelib qo'nish haqida qaror qabul qilinmagan, ekipajga xabar qilinmagan bo'lsa qaror qabul qilish balandligida o'z vaqtida va to'g'ri harakat qilishi;

d) havo kemasi komandiri tomonidan berilgan parvoz parametrlarini tutib turish;

e) komandirning ruxsati bilan, yoki havo kemasining komandiri sog'lig'i tufayli yoki boshqa sabablarga ko'ra parvoz vaqtida o'z vazifalarini bajara olmagan taqdirda havo kemasini boshqarganda parvozning xavfsiz tugashi;

j) parvoz topshirig'ini bajarish vaqtida o'z xizmat majburiyatlarini, HK komandirining buyruqlari va ko'rsatmalarini o'z vaqtida, to'liq va to'g'ri bajarishi uchun javobgardir.

59. Shturman havo kemasi komandiriga va yuqori turuvchi komandirlarga (boshliqlarga) bo'ysunadi.

60. HK shturmani:

a) havo kemasi uskunalari va navigatsiya asbob-uskunalarini, navigatsiya vositalaridan foydalanish usullarini bilishga va belgilangan yo'nalishlar va parvoz sxemalari bo'yicha samolyot boshqarilishini ta'minlashga;

b) parvozdan oldingi dam olish tartibiga rioya etishga;

v) parvozga tayyorgarlik ko'rish va parvoz vaqtida qaror qabul qilish uchun meteorologik va aeronavigatsion vaziyatni to'g'ri baholay olishga;

g) o'zini parvoz topshirig'ini bajara olmaydi deb hisoblasa yoki uni bajarish xavfsizligi uchun ishonchi komil bo'lmasa uni bajarishdan bosh tortishga;

d) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga va ekipaj ish texnologiyasiga muvofiq havo kemasining uskunalari va navigatsiya asbob-uskunalarining holati va parvozga shayligini nazorat qilishga;

e) parvoz vaqtida havo kemasi komandiriga barcha chetga chiqishlar va nosozliklar to'g'risida o'z vaqtida bildirishga va ularni bartaraf etish yuzasidan takliflarini berishga;

j) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq havo kemasini qo'ngandan keyin va to'xtab turish joyiga olib borib qo'ygandan so'ng ko'rikdan o'tkazishga va HK komandiriga o'z mulohazalarini bildirishga majburdir.

61. Shturman:

a) mutaxassislardan havo kemasi uskunalarida va navigatsiya asbob-uskunalarida aniqlangan nosozliklarni bartaraf etishni talab qilishi;

b) samolyotni boshqarish maqsadlari uchun erdagi radionavigatsiya vositalari ishiga buyurtma berishga haqli.

62. Shturman:

a) Mazkur Qoidalar, havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanma va boshqa normativ hujjatlarning o'ziga tegishli qismlari bo'yicha talablarning bajarilishi;

b) navigatsiya asbob-uskunalarini soz holda qabul qilish va havo kemasi bortida shturmanlik jihozlari mavjudligi;

v) belgilangan parvoz tartibi va samolyotning aniq boshqarilishi;

g) havo kemasi bortida parvozni bajarish uchun zarur bo'lgan parvoz kartalari, ma'lumot materiallari, shturman hujjatlari va aeronavigatsiya axborotlari hujjatlari mavjud bo'lishi;

d) parvoz topshirig'ini bajarish vaqtida o'z xizmat majburiyatlarini, HK komandirining buyruqlari va ko'rsatmalarini o'z vaqtida, to'liq va to'g'ri bajarilishi uchun javobgardir.

63. Bortmuhandis (bortmexanik) havo kemasi komandiriga va yuqori turuvchi komandirlarga (boshliqlarga) bo'ysunadi.

64. Bortmuhandis (bortmexanik)ning majburiyatlari:

a) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga va HKni parvozda va texnik ekspluatatsiya qilish bo'yicha boshqa yo'riqnomalarga muvofiq havo kemasidan foydalanish qoidalarini bilishi va bajarishi;

b) parvozdan oldingi dam olish tartibiga rioya etishi;

v) o'zini parvoz topshirig'ini bajara olmaydi deb hisoblasa yoki uni bajarish xavfsizligi uchun ishonchi komil bo'lmasa uni bajarishdan bosh tortishi;

g) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga va ekipaj ish texnologiyasiga muvofiq havo kemasini parvozga tayyorlashni amalga oshirishi;

d) havo kemasi komandiriga HK dvigatellari va tizimlaridagi barcha chetga chiqishlar va nosozliklar to'g'risida o'z vaqtida bildirishi va ularni bartaraf etish yuzasidan takliflarini berishi;

e) parvoz vaqtida yuzaga kelgan va bartaraf etish mumkin bo'lgan nosozliklarni tuzata olishi;

j) havo kemasi komandirining dvigatellarni va havo kemasi tizimlarini boshqarish bo'yicha buyruqlarini o'z vaqtida bajarishi;

z) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq havo kemasini qo'ngandan keyin va to'xtab turish joyiga olib borib qo'ygandan so'ng ko'rikdan o'tkazishi va HK komandiriga o'z mulohazalarini bildirishi;

i) texnik hujjatlarni rasmiylashtirishi, parvozdan keyin bort daftariga aviatsiya texnikasi ishi bo'yicha va ko'rik natijalariga ko'ra izohlarni o'z vaqtida kiritishi, havo kemasini belgilangan tartibda topshirishi.

65. Bortmuhandis (bortmexanik) mutaxassislardan havo kemasida aniqlangan nosozliklarni bartaraf etishni va havo kemasini shtat asbob-uskunalari, zarur ashyolar va kema hujjatlari bilan ta'minlashni talab qilish huquqiga ega.

66. Bortmuhandis (bortmexanik) quyidagilar uchun:

a) Mazkur Qoidalar, havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanma va boshqa normativ hujjatlarning o'ziga tegishli qismlari bo'yicha talablarning bajarilishi;

b) havo kemasini soz va parvoz uchun shay holda qabul qilish;

v) havo kemasidan erda va parvozda foydalanish qoidalariga rioya;

g) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga va ekipaj ish texnologiyasiga muvofiq, avariya va yuk lyuklarini, yonilg'i quyish baklarini bekitish, havo kemasi fyuzelyaji eshiklarini;

d) havo kemasi bortida belgilangan kema hujjatlari, avariya qutqaruv vositalari, parvoz uchun yetarli miqdorda yonilg'i, moy, suyuqliklar va gazlar bo'lishi;

e) havo kemasi komandiriga aviatsiya texnikasidagi nosozliklar to'g'risida o'z vaqtida bildirish;

j) parvoz topshirig'ini bajarish vaqtida o'z xizmat majburiyatlarini, HK komandirining buyruqlari va ko'rsatmalarini o'z vaqtida, to'liq va to'g'ri bajarishi uchun javobgardir.

67. Bortradist havo kemasi komandiriga va yuqori turuvchi komandirlarga (boshliqlarga) bo'ysunadi..

68. Bortradist:

a) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq havo kemasidagi elektr-, radio-, va yorug'lik-texnik asbob-uskunalaridan foydalanishni bilish va ulardan foydalanishga, bort radiovositalari va ikki tomonlama radioaloqa ishini ta'minlashga;

b) parvozdan oldingi dam olish tartibiga rioya etishga;

v) o'zini parvoz topshirig'ini bajara olmaydi deb hisoblasa yoki uni bajarish xavfsizligi uchun ishonchi komil bo'lmasa uni bajarishdan bosh tortishga;

g) to'liq hajmda parvozga tayyorgarlik ko'rishga;

d) havo kemasidagi elektr-, radio-, va yorug'lik-texnik asbob-uskunalarining holatini va parvozga shayligini nazorat qilishga;

e) havo kemasi komandiriga HHB organlari ko'rsatmalarini va meteorologik axborotni o'z vaqtida yetkazishga;

j) havo kemasi komandiriga HK elektr-, radio-, va yorug'lik-texnik asbob-uskunalaridagi barcha chetga chiqishlar va nosozliklar to'g'risida o'z vaqtida bildirishga va ularni bartaraf etish yuzasidan takliflarini berishga;

z) havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq havo kemasini qo'ngandan keyin va to'xtab turish joyiga olib borib qo'ygandan so'ng ko'rikdan o'tkazishga va HK komandiriga o'z mulohazalarini bildirishga majbur.

69. Bortradist aviatsiya muhandislari tarkibi mutaxassislardan havo kemasida aniqlangan HK elektr-, radio-, va yorug'lik texnik asbob-uskunalaridagi nosozliklarni bartaraf etishni talab qilish huquqiga ega.

70. Bortradist quyidagilar uchun:

a) Mazkur Qoidalar, havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanma va boshqa normativ hujjatlarning o'ziga tegishli qismlari bo'yicha talablarning bajarilishi;

b) bort radiovositalarining parvoz chog'ida ishonchli ishlashi va ikki tomonlama barqaror radioaloqaning tutib turilishi;

v) qabul qilingan dispetcherlik ko'rsatmalari, meteorologik va boshqa ma'lumotlarning havo kemasi komandiriga o'z vaqtida va aniq bildirilishi;

g) parvoz topshirig'ini bajarish vaqtida o'z xizmat majburiyatlarini, HK komandirining buyruqlari va ko'rsatmalarini o'z vaqtida, to'liq va to'g'ri bajarilishi uchun javobgardir.

71. Bortkuzatuvchi bevosita va yuqori turuvchi boshliqlarga, parvoz topshirig'ini bajarish vaqtida esa havo kemasi komandiriga bo'ysunadi.

72. Bortkuzatuvchi:

a) havo kemasidagi avariya qutqarish va maishiy asbob-uskunalaridan foydalanishni bilishga va ularning holatini nazorat qilishi, havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq ulardan foydalanishga;

b) parvozdan oldingi dam olish tartibiga rioya etishga;

v) erda xizmat ko'rsatish bo'yicha agentdan tashuv hujjatlarini aviakompaniya qoidalariga muvofiq qabul qilib olish va yuk hamda "NOTOS" shakli bo'yicha maxsus toifadagi bagaj mavjudligi to'g'risidagi ma'lumotlarni so'rashga, HK komandiriga bortda maxsus yuk mavjudligi to'g'risida axborot berishga majbur. Tijorat yuklamasini HK bortiga joylashtirish va undan tushirishda bortkuzatuvchining majburiyatlari doirasi aviakompaniya qoidalari orqali aniqlanadi;

g) yuklama sxemasiga, markazlashtirish grafigiga va yig'ma-yuklama vedomostiga yoki HK komandirining ko'rsatmasiga muvofiq yo'lovchilarning joylashishini nazorat qilishga;

d) yo'lovchi salonida qo'l yuki (bagaj)ning aviakompaniya qoidalariga muvofiq joylashtirilishini nazorat qilishga, bunda avariya chiqish yo'llari va unga o'tish yo'laklarining bekilib qolmasligiga e'tibor qaratishga;

e) havo kemasining sanitariya holatini nazorat qilishga, yo'lovchi saloni va ish joyida tozalik va tartibni saqlashga;

j) havo kemasi komandiriga maishiy buyumlarning nosozligi to'g'risida o'z vaqtida xabar berishga;

z) yo'lovchilar tomonidan havo kemasi bortida o'zini tutish qoidalariga rioya etilishini ta'minlashga, bu qoidalarning buzilganligi to'g'risidagi barcha axborotlarni havo kemasi komandiriga o'z vaqtida bildirishga;

i) yo'lovchilar to'g'risida g'amxo'rlik qilish, havo kemasi komandirining ko'rsatmasiga (ruxsatiga) ko'ra ularning xavfsizligini ta'minlash bo'yicha choralar ko'rishga;

k) parvoz tugagandan so'ng HK komandiriga o'z mulohazalarini bildirish, o'z ishini baholash va yo'nalishning hujjatlarini rasmiylashtirishga;

l) HK bort daftariga maishiy asbob-uskunalarining parvoz davomidagi ishi to'g'risida yozib qo'yish, maishiy asbob-uskunalarini va bortdagi jihozlarni belgilangan tartibda topshirishga majbur.

73. Bortkuzatuvchi:

a) erda joylashgan xizmat xodimlaridan havo kemasini parvozga tayyorlash vaqtida aniqlangan kamchiliklarni bartaraf etishni talab etishga;

b) havo kemasi bortidagi yo'lovchilardan havo kemasida o'zini tutish qoidalarini aniq bajarishni talab etishga haqli.

74. Bortkuzatuvchi:

a) mazkur Qoidalar, havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanma va boshqa normativ hujjatlarning o'ziga tegishli qismlari bo'yicha talablarning bajarilishi;

b) yo'lovchilarning yuklama sxemasiga, markazlashtirish grafigiga va yig'ma-yuklama vedomostiga yoki HK komandirining ko'rsatmasiga muvofiq joylashishi;

v) yo'lovchi salonida qo'l yuki (bagaj)ning aviakompaniya qoidalariga muvofiq joylashtirilishi, bunda avariya chiqish yo'llari va unga o'tish yo'laklarining bekilib qolmasligiga;

g) yo'lovchilarning havo kemasi bortida o'zini tutish qoidalariga rioya etishlari bo'yicha choralar ko'rish;

d) yo'lovchilar tomonidan havo kemasi bortida o'zini tutish qoidalarining buzilganligi to'g'risida havo kemasi komandiriga o'z vaqtida bildirish;

e) yo'nalish hisobot hujjatlarini o'z vaqtida va to'g'ri rasmiylashtirilishi;

j) parvoz topshirig'ini bajarish vaqtida o'z xizmat majburiyatlarini, HK komandirining buyruqlari va ko'rsatmalarini o'z vaqtida, to'liq va to'g'ri bajarishi uchun javobgar.

75. Yuk HK bortoperatori bevosita va yuqori turuvchi boshliqlarga, parvoz topshirig'ini bajarish vaqtida esa havo kemasi komandiriga bo'ysunadi.

76. Bortoperator:

a) havo kemasining yuk kabinasi (yuk bo'lmasi)dagi asbob-uskunalarini bilish va ulardan havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanmaga muvofiq foydalanish, yuklarni ortish, joylashtirish va mahkamlash qoidalarini, kerakli hujjatlarni rasmiylashtirish tartibini bilishga;

b) parvozdan oldingi dam olish tartibiga rioya etishga;

v) tashuv hujjatlariga va markazlashtirish grafigiga muvofiq yuklarning borligi, joylashtirilishi va mahkamlanganligini va upakovkasining sozligini nazorat qilishga;

g) havo kemasi komandiriga asbob-uskunalarining nosozligi to'g'risida o'z vaqtida xabar berishga;

d) havo kemasi va uning bortida joylashgan yukning butligini ta'minlash bo'yicha choralar ko'rishga;

e) parvoz tugagandan so'ng HK komandiriga o'z mulohazalarini bildirish, o'z ishini baholashga;

j) havo kemasidan yukni tushirib bo'lgandan so'ng yo'nalishning hujjatlarini rasmiylashtirishga;

z) HK bort daftariga havo kemasining yuk kabinasidagi asbob-uskunalarining ishi to'g'risida yozib qo'yish, bort asbob-uskunalarini va bortdagi jihozlarni belgilangan tartibda topshirishga majbur.

77. Bortoperator:

a) muhandislik-aviatsiya xizmati xodimlaridan havo kemasining yuk kabinasi (yuk bo'lmasi)dagi asbob-uskunalaridagi nosozliklarni bartaraf etishni talab etishga;

b) tashuvlarni tashkil qilish xizmati xodimlaridan yuklarning markazlashtirish grafigiga muvofiq joylashtirilishi va mahkamlanishini, yuklarning upakovkasi buzilgan bo'lsa ularni tuzatishni talab etishga haqli.

78. Bortoperator:

a) mazkur Qoidalar, havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanma va boshqa normativ hujjatlarning o'ziga tegishli qismlari bo'yicha talablarning bajarilishi;

b) yuklarning tashuv hujjatlariga va markazlashtirish grafigiga muvofiq joylashtirilishi va mahkamlanganligi;

v) hisobot hujjatlarini o'z vaqtida va to'g'ri rasmiylashtirilishi;

g) parvoz topshirig'ini bajarish vaqtida o'z xizmat majburiyatlarini, HK komandirining buyruqlari va ko'rsatmalarini o'z vaqtida, to'liq va to'g'ri bajarilishi uchun javobgar.

79. Maxsus ishlarni bajaradigan uchuvchi-kuzatuvchilar, bortoperatorlar, shuningdek ekipaj tarkibiga kiritilgan boshqa mutaxassislar parvoz vaqtida havo kemasi komandiriga bo‘ysunadilar va lavozim yo‘riqnomasiga binoan o‘z vazifalarini bajaradilar.

80. Ekipaj tarkibiga uchuvchilar tarkibidan bittadan ortiq bo‘lmagan stajor qo‘shilishi mumkin.

81. Stajor havo kemasi komandiriga, yuqori turuvchi to‘g‘ridan-to‘g‘ri komandirlarga (boshliqlarga) va bevosita uning stajirovkasi bilan shug‘ullanuvchi ekipaj a‘zosiga bo‘ysunadi, ular stajorning o‘z funksional vazifalarini to‘liq va to‘g‘ri bajarilishi uchun javobgar bo‘ladilar.

82. Parvozga tayyorgarlik ko‘rish vaqtida va parvozda stajor qaysi lavozimda stajirovka o‘tayotganligi va kimning ish o‘rnini egallaganiga qarab, o‘sha ekipaj a‘zosining funksional vazifalarini bajaradi.

83. Stajor havo kemasi komandiri bilan kelishgan holda qaysi lavozimda stajirovka o‘tayotganligiga qarab, bevosita uning stajirovkasi bilan shug‘ullanayotgan shaxs tomonidan berilgan doirada o‘sha ekipaj a‘zosining huquqlaridan foydalanadi.

84. Stajorning o‘z funksional vazifalarini o‘z vaqtida, to‘liq va to‘g‘ri bajarilishi, stajor tomonidan qabul qilinadigan qarorlar uchun javobgarlik bevosita uning stajirovkasi bilan shug‘ullanuvchi ekipaj a‘zosi zimmasida bo‘ladi.

85. Havo kemasining har bir ekipaj a‘zosi:

a) parvoz vaqtida yuzaga kelgan havo kemasi tizimlarini ekspluatatsiya qilishning belgilangan normalaridan, uchish texnikasidan chetga chiqishlar yoki ularning buzilishi va ularga rioya etilmayotganligi to‘g‘risida o‘z vaqtida va eshittirib ekipajni ogohlantirishga;

b) parvoz nihoyasiga yetkazilganidan so‘ng o‘zining buyruq beruvchi rahbariyati (buyruq beruvchi uchuvchilar) tarkibiga parvozni bajarish vaqtida ekipaj tomonidan yo‘l qo‘yilgan chetga chiqishlar yoki buzilishlar to‘g‘risida xabar bildirishga majbur.

86. Havo kemasi ekipajiga yetkazilgan zararni qoplash O‘zbekiston Respublikasining Havo kodeksida belgilab qo‘yilgan tartibda amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

87. Ekipajning barcha a‘zolari qonunchilik hujjatlarida belgilangan tartibda sug‘urtalangan bo‘lishi zarur.

(87-band O‘zbekiston Respublikasi adliya vazirining 2021-yil 28-iyuldagi 16-mh-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 3313, 28.07.2021-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 28.07.2021-y., 10/21/3313/0724-son)

V. Aerodromlar va aeroportlar

88. Yo‘lovchilar, bagaj, yuk va pochmani tashish maqsadida parvozni amalga oshiradigan havo kemalariga xizmat ko‘rsatish uchun, shuningdek boshqa maqsadlarda aerodromlar va aeroportlar tashkil etiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

89. O‘zbekiston Respublikasi FA tasarrufidagi fuqaro aerodromlari “O‘zaviatsiya” agentligi tomonidan yuritish yuklatilgan FA aerodromlari davlat reyestriga kiritilishi shart.

(89-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

Oldingi tahrirga qarang.

90. O‘zbekiston Respublikasi fuqaro aerodromlarini FA aerodromlari davlat reyestriga kiritish va davlat ro‘yxatiga olinganligi to‘g‘risida guvohnoma berish “O‘zaviatsiya” agentligi tomonidan belgilangan tartibda beriladigan aerodromlarning foydalanish uchun yaroqliligi to‘g‘risidagi sertifikatga asosan amalga oshiriladi.

(90-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

Oldingi tahrirga qarang.

91. Aerodromlarni davlat ro'yxatidan o'tkazish va davlat ro'yxatiga olinganligi to'g'risida guvohnoma berish tartibi, shuningdek muvaqqat aerodromlarni, aviatsiya ishlarini ta'minlash uchun aerodromlar va qo'nish maydonchalarini hisobga olish tartibi "O'zaviatsiya" agentligi tomonidan belgilanadi.

(91-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

92. Hamkorlikda joylashish va hamkorlikda foydalanish aerodromlarini davlat ro'yxatiga olish tartibi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan aniqlanadi.

93. Har qanday fuqaro aerodromi aerodromlarning foydalanishga yaroqliligi borasidagi normalarga javob bersagina foydalanishga qo'yiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

94. Fuqaro aerodromlaridan foydalanishga ruxsat berish "O'zaviatsiya" agentligi tomonidan belgilangan tartibga muvofiq amalga oshiriladi.

(94-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

95. Fuqaro va eksperimental aviatsiya havo kemalarining hamkorlikda joylashishi va hamkorlikda foydalanishi, fuqarolik aerodromlarida parvozlarni tashkil qilish va bajarish tartibi, aerodrom hududida parvozlarni bajarish mazkur Qoidalarning 1-ilovasida keltirilgan yo'riqnomaga, aerodromlar aerouzellarga birlashtirilganda esa — mazkur Qoidalarning 2-ilovasiga ko'ra belgilanadi.

96. Aerodrom atrofida parvozlarni bajarish bo'yicha yo'riqnoma parvozlarning xavfsizligini ta'minlash bo'yicha talablarga muvofiq davriy tekshiruvdan o'tkazilib turilishi kerak. Tekshirish amaldagi ro'yxatdan o'tkazilganlik to'g'risidagi guvohnoma va aerodromlarning foydalanishga yaroqliligi to'g'risidagi guvohnomani uzaytirish jarayonida o'tkaziladi.

97. Havo kemalarining aerodrom atrofida parvozlarni bajarishi uchun zarur ma'lumotlar aeronavigatsiya axborotlari (ANA) hujjatlarida e'lon qilinadi.

Oldingi tahrirga qarang.

98. Aerodromlarni qurish va qayta qurish tegishli vazirlik va idoralar bilan qonunchilik hujjatlarida belgilangan tartibda kelishilishi kerak.

(98-band O'zbekiston Respublikasi adliya vazirining 2024-yil 12-fevraldagi 6-mh-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 3495, 12.02.2024-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 13.02.2024-y., 10/24/3495/0122-son)

Oldingi tahrirga qarang.

99. Aerodrom hududida binolar, inshootlar, aloqa liniyalari, yuqori kuchlanishli elektr uzatish, radiotexnika liniyalari va HKlari parvozigacha xavf tug'dirishi yoki aerodromlarning radiotexnik aloqalarining normal ishlashi uchun xalaqit berishi mumkin bo'lgan boshqa obyektlarni joylashtirish O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2014-yil 11-avgustdagi 226-son qarori bilan tasdiqlangan Parvozlarning xavfsizligiga taxlid solishi mumkin bo'lgan faoliyatni amalga oshirish uchun ruxsatnoma berish tartibi to'g'risida nizomga muvofiq amalga oshiriladi.

(99-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

100. Havo kemalari harakatining intensivligi, aviatashuvlar hajmiga qarab aeroportlar beshta klassga bo'linadi: 1, 2, 3, 4 va 5. 5-klassdan past bo'lgan barcha aeroportlar tasniflanmagan aeroportlarga kiradi.

101. Aeroportlarning joylashishi, rejalashtirilish va tasniflanishi FA aeroportlarini texnologik loyihalash normalari orqali aniqlanadi (ICAO 9184-hujjati. 2002-y. № 3).

102. FA aerodromlari:

a) uchish-qo'nish yo'laklari turiga ko'ra — sun'iy qoplamali, gruntli, gidroaerodromlar, qor va muzli;

b) foydalanish xususiyatiga ko'ra — doimiy va vaqtinchalik, kunduzgi va tunu kun ishlaydigan;

v) maqsadiga ko'ra — trassa uchun, zavod, o'quv va aviatsiya ishlarini bajarish uchun;

g) joylashishi va ekipajlar tomonidan parvozda trassa bo'ylab foydalanishiga ko'ra — bazaviy, oraliq, uchish, qo'nish va zaxira;

d) dengiz sathiga ko'ra joylashish balandligi va relyefi xususiyatiga ko'ra — tog'li va tekislikda joylashgan;

e) foydalanishga qo'yilishi bo'yicha qo'nish uchun minimum bo'yicha — toifalangan va toifalanmagan aerodromlarga bo'linadi.

103. Standart sharoitlarda sun'iy qoplama uzunligiga qarab aerodromlar A, B, V, G, D, E klasslariga bo'linadi.

VI. Parvozlarni tasnifi

104. Fuqaro havo kemalarining parvozlarni uchish sharoitlari va samolyotni boshqarish, hududi, balandligi, fizik-geografik sharoitlar va sutka vaqtiga qarab tasniflanadi.

105. Parvozlarni maqsadga qarab quyidagilarga bo'linadi:

a) transport parvozlari — yo'lovchi, yuk, pochta va bagajni tashish uchun;

b) aviatsiya ishlarini bajarish bo'yicha — FAdan xalq xo'jaligi tarmoqlarida foydalanishda, shuningdek aholiga tibbiy yordam ko'rsatish va sanitariya tadbirlarini o'tkazish uchun;

v) o'quv parvozlari — kursantlar va o'quv yurtlari tinglovchilarini o'qitish uchun;

g) mashq va tekshiruv parvozlari — uchuvchilar tarkibini mashq qildirish va malakasini tekshirish uchun;

d) metodik parvozlarni — havo kemalari harakatining ratsional trayektoriyalarini izlash va havo kemasini boshqarish metodlarini aniqlash, uchuvchilar tarkibini o'qitish dasturlari va metodikalarini ishlab chiqish va tatbiq etish, yo'riqchilik ishiga qo'yilgan uchuvchilar tarkibining metodik tayyorgarligini tekshirish;

e) tadqiqot (ilmiy) — ilmiy tadqiqotlar o'tkazish uchun;

j) sinov (nazorat-sinov) — havo kemasini yoki unga o'rnatilgan dvigatellar va asbob-uskunalarni sinash uchun;

z) erdagi tizimlar va RTVni uchirib ko'rib sinovdan o'tkazish — radiotexnik vositalar, erdagi navigatsiya qo'nish tizimlarini tekshirish, sozlash uchun;

i) havo kemalarini uchirib sinab ko'rish (HK nazorat parvozlari) — havo kemasi tizimlari va agregatlarining erda tekshirish mumkin bo'lmagan ishini parvozda sinab ko'rish uchun;

k) boshqa joyga o'tkazish — havo kemalarini ta'mirlashga (ta'mirlashdan) olib borish, yangi joylashish joyiga yoki ish joyiga yetkazish;

l) namoyish parvozlari — aviatsiya texnikasini ko'rsatish, aviatsiya yutuqlarini tashviqot qilish uchun (aviasalonlar-ko'rgazmalar);

m) qidiruv-qutqaruv va avariya qutqarish — halokatga uchragan ekipaj, yo'lovchilar, uchuvchi apparatlar, daryo va dengiz kemalarini izlash va yordam ko'rsatish uchun, shuningdek tabiiy ofatlarda.

106. Uchish va samolyotni boshqarish sharoitlariga ko'ra parvozlarni:

a) vizual parvozlarni;

b) uskunalar bo'yicha parvozlarga bo'linadi.

107. Qo'nishni boshlash:

a) VPQ bo'yicha qo'nishni boshlash;

b) vizual qo'nishni boshlash;

v) uskunalar bo'yicha qo'nishni boshlash sxemalaridan foydalangan holda qo'nishga bo'linadi.

Vizual qo'nishni boshlash, odatda uskunalar bo'yicha qo'nishni boshlashning davomi bo'lib, belgilangan qoidalarga ko'ra amalga oshiriladi va qo'nishdan oldingi to'g'ri chiziqqa kirish uchun ko'z bilan kuzatgan holda manevr bajarishni nazarda tutadi.

108. Uskunalar bo'yicha qo'nishni boshlash sxemalaridan foydalangan holda qo'nishga kirishish quyidagilarga bo'linadi:

a) qo'nish uchun noaniq kirish;

b) qo'nish uchun aniq kirish;

109. Bajarilish hududiga qarab parvozlar quyidagilarga bo'linadi:

a) aepodpom (aepouzellar) — aepodpom payonida (aepouzelda);

b) tpassa bo'ylab — havo trassalari va mahalliy havo yo'llari bo'ylab;

v) maydon bo'ylab — aviatsiya ishlarini bajarish hududlarida;

g) yo'nalish-trassa bo'ylab — bitta parvozda belgilangan yo'nalish va havo trassasi (MHY)

bo'ylab bajariladi.

110. Parvozlar balandligiga ko'ra:

a) cheklangan past balandliklarda — 200 metrgacha mahalliy relyeflar va suv havzalari ustidan o'tadigan parvozlar;

b) kichik bo'lmagan — 200 metrdan baland va 1000 metrgacha mahalliy relyeflar va suv havzalari ustidan o'tadigan parvozlar;

v) o'rtacha balandliklarda — dengiz sathidan 1000 metrdan va 4000 metrgacha balandlikda;

g) yuqori balandliklarda — dengiz sathidan 4000 metrdan va 12000 metrgacha balandlikda;

d) stpatosfepada — dengiz sathidan 12000 metrdan ortiq balandlikda amalga oshiriladigan parvozlarga bo'linadi.

111. Fizik-geografik sharoitlarga ko'ra:

a) tekislik va past-baland joylar ustidan o'tadigan;

b) tog'li joylar ustidan;

v) cho'l joylardan o'tuvchi;

g) suv havzalari ustidan;

d) uch va undan ortiq soat poyasi kesishgan joylardan o'tuvchi parvozlarga bo'linadi.

112. Parvoz sutkaning qaysi vaqtida bajarilishiga qarab quyidagilarga bo'linadi:

a) kunduzgi — quyosh chiqishi va botishi oralig'ida bajariladigan parvozlar;

b) tungi — quyosh botishi va tong otishi oralig'ida bajariladigan parvozlar;

v) oraliq — havo kemasi uchishidan qo'nishiga qadar bo'lgan vaqtda kunduzgi parvozdan tungi parvozga yoki aksincha o'tiladi.

VII. Minimumlar

113. Parvozlar xavfsizligi va muntazamligini ta'minlash uchun quyidagi minimumlar belgilanadi:

a) aepodpom minimumlari;

b) havo kemasi minimumlari;

v) havo kemasi komandirining minimumlari;

g) aviatsiya ishlari minimumlari.

114. Fazoga ko'tarilish uchun aerodrom minimumi — uchish-qo'nish yo'lagida ko'rinishning minimal yo'l qo'yiladigan darajasi, zarurat bo'lganda — bulutlar pastki chegarasining ushbu turdagi havo kemasida parvozni bajarishga ruxsat etiladigan balandligi.

Oldingi tahrirga qarang.

115. **Qo'nish uchun aerodrom minimumi** — uchish-qo'nish yo'lagida ko'rishning va ushbu turdagi havo kemasining qo'nishiga ruxsat etiladigan, qaror qabul qilishning minimal yo'l qo'yiladigan darajasi, pasayishning minimal balandligi (bulutlar pastki chegarasining balandligi, zarurat bo'lganda).

(115-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

116. Aerodromning vizual qo'nishni boshlash minimumi — ushbu aerodromda mazkur turdagi havo kemasida vizual kuzatib qo'nishga ruxsat etiladigan minimal pasayishning, ko'rishning va bulutlar pastki chegarasi balandligining minimal yo'l qo'yiladigan darajasi.

117. Fazoga ko'tarilish uchun aerodrom mashq minimumi — uchish-qo'nish yo'lagida ko'rishning minimal yo'l qo'yiladigan darajasi, zarurat bo'lganda — bulutlar pastki chegarasining ushbu turdagi havo kemasida mashq parvozlari bajarishda uchishga ruxsat etiladigan balandligi.

Oldingi tahrirga qarang.

118. **Qo‘nish uchun aerodrom mashq minimumi** — uchish-qo‘nish yo‘lagida ko‘rishning va ushbu turdagi havo kemasining mashq parvozlarida qo‘nishga ruxsat etiladigan, qaror qabul qilishning minimal yo‘l qo‘yiladigan darajasi, pasayishning minimal balandligi (bulutlar pastki chegarasining balandligi, zarurat bo‘lganda).

(118-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

119. Fazoga ko‘tarilish uchun havo kemasi minimumi — ushbu turdagi havo kemasida fazoga ko‘tarilishni xavfsiz amalga oshirishga imkon beradigan balandligi belgilangan bo‘lsa, uchish-qo‘nish yo‘lagida ko‘rishning, bulutlar pastki chegarasining minimal yo‘l qo‘yiladigan darajasi.

Oldingi tahrirga qarang.

120. Qo‘nish uchun havo kemasi minimumi — uchish-qo‘nish yo‘lagida ko‘rishning va ushbu turdagi havo kemasining xavfsiz qo‘nishga imkon beradigan, qaror qabul qilishning minimal yo‘l qo‘yiladigan darajasi, pasayishning minimal balandligi (bulutlar pastki chegarasining balandligi, zarurat bo‘lganda).

(120-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

121. Havo kemasining vizual kuzatib qo‘nishni boshlash minimumi — mazkur turdagi havo kemasida vizual kuzatib xavfsiz qo‘nishga imkon beradigan minimal pasayishning, ko‘rishning minimal yo‘l qo‘yiladigan darajasi.

122. Fazoga ko‘tarilish uchun havo kemasi komandirining minimumi — ushbu turdagi havo kemasining komandiriga fazoga ko‘tarilishga ruxsat etiladigan balandligi belgilangan bo‘lsa, uchish-qo‘nish yo‘lagida ko‘rishning, bulutlar pastki chegarasining minimal yo‘l qo‘yiladigan darajasi.

Oldingi tahrirga qarang.

123. Qo‘nish uchun havo kemasi komandirining minimumi — uchish-qo‘nish yo‘lagida ko‘rishning va ushbu turdagi havo kemasi komandiriga qo‘nishga ruxsat etiladigan qaror qabul qilishning minimal yo‘l qo‘yiladigan darajasi, pasayishning minimal balandligi (bulutlar pastki chegarasining balandligi, zarurat bo‘lganda).

(123-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

124. Qo‘nish uchun VPQga ko‘ra havo kemasi komandirining minimumi — ushbu turdagi havo kemasi komandiriga vizual bajariladigan parvozlari bajarishga ruxsat etiladigan ko‘rinishning, bulutlar pastki chegarasining minimal yo‘l qo‘yiladigan darajasi.

125. Aviatsiya ishlari minimumi — ushbu ish turi uchun belgilangan parvozlarni bajarish qoidalarini (VPQ, UPQ) qo‘llagan holda aviatsiya ishlarini bajarishga ruxsat etiladigan ko‘rishning, bulutlar pastki chegarasining minimal yo‘l qo‘yiladigan darajasi.

Oldingi tahrirga qarang.

126. Murakkab meteorologik sharoitlarda parvozlarning xavfsizligini va samaradorligini ta‘minlash uchun qo‘nish va qo‘nishlar uchun aniq kirishning ICAO bo‘yicha toifalari o‘rnatiladi:

a) ICAO I toifasi — qo‘nish uchun aniq kirish va uskunalar bo‘yicha qo‘nish uchun qaror qabul qilish balandligi kamida 60 metr (200 fut) va (yoki) ko‘rish uzoqligi kamida 800 metr yoxud uchish-qo‘nish yo‘lakchasidagi ko‘rish uzoqligi kamida 550 metr bo‘lganda;

b) ICAO II toifasi — qo‘nish uchun aniq kirish va uskunalar bo‘yicha qo‘nish qaror qabul qilish balandligi 60 metrdan (200 futdan) kam, lekin 30 metrdan (100 futdan) ko‘p va uchish-qo‘nish yo‘lakchasidagi ko‘rish uzoqligi kamida 300 metr bo‘lganda;

v) ICAO IIIa toifasi — qo‘nish uchun aniq kirish va uskunalar bo‘yicha qo‘nish qaror qabul qilish balandligi 30 metrdan (100 futdan) kam yoki qaror qabul qilish balandligi cheklanmagan va uchish-qo‘nish yo‘lakchasidagi ko‘rish uzoqligi kamida 175 metr bo‘lganda;

g) ICAO IIIv toifasi — qo‘nish uchun aniq kirish va uskunalar bo‘yicha qo‘nish qaror qabul qilish balandligi 15 metrdan (50 futdan) kam yoki qaror qabul qilish balandligi cheklanmagan va uchish-qo‘nish yo‘lakchasidagi ko‘rish uzoqligi 175 metrdan kam, lekin 50 metrdan ko‘p bo‘lganda;

d) ICAO IIIs toifa — qo‘nish uchun aniq kirish va uskunalar bo‘yicha qo‘nish qaror qabul qilish balandligi va uchish-qo‘nish yo‘lakchasidagi ko‘rish uzoqligi cheklanmaganda.

(126-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

127. Agar qaror qabul qilish balandligi (QQB) va UQYda ko‘rish uzoqligi turli toifalarda bo‘lsa, unda ushbu parvozni qaysi toifaga kiritish QQB bo‘yicha yoki UQYda ko‘rish uzoqligi bo‘yicha aniqlanishi mumkin. Parvoz past minimumli toifa bo‘yicha bajariladi.

128. Aerodromlar, havo kemalari, havo kemalari komandirlari, aviatsiya ishlari turlari uchun shamol tezligi bo‘yicha cheklovlar belgilanishi mumkin.

129. Har bir muayyan holatda fazoga ko‘tarilish uchun (qo‘nish, yo‘nalish bo‘ylab parvoz qilish, aviatsiya ishlari hududi bo‘yicha) qaror qabul qilishda aerodromlar, havo kemalari, havo kemalari komandirlari, aviatsiya ishlari turlari minimumlaridan kelib chiqqan holda, ularning eng yuqorisi bo‘yicha minimum aniqlanadi.

130. Yaqindagi radiomarkerli uzatmali radiostansiyada (YaRUR) meteokuzatishlar bo‘lmaganda bulutlarning pastki chegarasi balandligida qo‘nish uchun minimum oshadi:

Oldingi tahrirga qarang.

a) RQT bo‘yicha — bulutlarning pastki chegarasi balandligi bo‘yicha 30 metr (100 fut) va UQYda ko‘rish uzoqligi bo‘yicha 500 metrgacha;

(130-bandning “a” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

b) QTU bo‘yicha — bulutlarning pastki chegarasi balandligi 200 metrgacha (600 futgacha) (kamida) va UQYda ko‘rish uzoqligi minimum bo‘yicha, lekin kamida 2500 metr bo‘lganda.

(130-bandning “b” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

131. Qo‘nish tizimlari bilan jihozlangan aerodromlarda meteorologik kuzatishlar uchish boshlanish joyi yaqinida va bulutlarning pastki chegarasi balandligi 200 metr (660 fut) va undan kam bo‘lgan yaqinlikdagi radiomarkerli uzatmali radiostansiyada (YaRUR) o‘tkaziladi.

(131-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

132. Qo‘nish tizimlari bilan jihozlanmagan aerodromlarda kuzatish boshqaruv-dispatcherlik punktida olib boriladi. Pastki minimum bulutlar balandligi bo‘yicha 200 metrdan (660 futdan) oshadigan aerodromlarda yaqinlikdagi radiomarkerli uzatmali radiostansiyada (YaRUR) kuzatish o‘tkazilmaydi.

(132-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

133. Havo kemalarining uchishi va qo‘nishi xalqaro meteominimumi ICAOning II va III-toifalari bo‘yicha ta‘minlanadigan aerodromlarda bulutlarning pastki chegarasini kuzatish yaqinlikdagi radiomarkerli uzatmali radiostansiyada (YaRUR) o‘tkaziladi.

134. O‘zbekiston Respublikasi havo kemalari bilan xalqaro qatnovlarni bajarishda foydalaniladigan xorijiy aerodromlar uchun uchish va qo‘nish minimumlari belgilanadi, ular

hududida aerodrom joylashgan davlat tomonidan belgilangan minimumlardan past bo'lasligi kerak, yanada pastroq minimum o'rnatish uchun davlatning roziligi bo'lgan hollar bundan mustasno.

VIII. Havo trassalari, mahalliy havo yo'llari va belgilangan yo'nalishlar

135. O'zbekiston Respublikasi samoviy hududidagi parvozlar havo trassalari, mahalliy havo yo'llari va belgilangan yo'nalishlar bo'yicha amalga oshiriladi.

136. Havo trassalari, mahalliy havo yo'llari va belgilangan yo'nalishlarning yo'nalishlari, kengligi, shuningdek parvozlar eshelonlari (balandligi) parvozlar xavfsizligi talablariga rioya etgan holda va tegishli vazirliklar, idoralar va tashkilotlarning manfaatlarini hisobga olgan holda belgilanadi.

137. Havo trassalari va mahalliy havo yo'llari havo kemalari parvozlarning xavfsizlik talablariga javob berishi aniqlangandan keyingina foydalanishga qo'yiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

138. Havo trassasining kengligi qoidaga ko'ra 10 km (5 d.mili) qilib belgilanadi.

(138-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

139. Havo trassalarining ba'zi bir uchastkalarida havo kemalari parvozlari uchun havo trassalari va MHYning boshqa parvozlar bilan band bo'lmagan davri uchun to'g'rilangan yo'nalishlari belgilanishi mumkin.

140. Mahalliy havo yo'llari qoidaga ko'ra pastki samoviy hududlarda belgilanadi va ikki toifaga bo'linadi:

Oldingi tahrirga qarang.

a) birinchi toifa — kengligi 10 km (5 d.mili) bo'lgan ajratilgan eshelonlarda parvozlar uchun;

(140-bandning "a" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

b) ikkinchi toifa — pastki eshelondan quyidagi balandliklarda vizual bajariladigan parvozlar qoidalari bo'yicha parvozlar uchun. Ikkinchi toifa MHY kengligi joyning relyefi va undagi sun'iy to'siqlarni hisobga olgan holda 4 km.gacha (2 d.miligacha) belgilanadi.

(140-bandning "b" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

141. Trassadan tashqari (MHY tashqari) parvozlarni vizual bajariladigan parvozlar qoidalari bo'yicha bajarishda yo'nalish kengligi quyidagicha belgilanadi:

Oldingi tahrirga qarang.

a) eshelonlarda — yo'nalish o'qidan ikkala tomonga qarab 5 km.dan (3 d.milidan);

(141-bandning "a" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

b) pastki eshelondan quyida — yo'nalish o'qidan ikkala tomonga qarab 2 km.dan (1 d.milidan).

(141-bandning "b" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

142. Havo trassalaridan va MHY dan tashqaridagi parvozlar yo'nalishlari aerodromlarda balandlikka chiqish va tushish trayektoriyalari bilan, shuningdek poligonlar hududidagi otishma chiziqlari va mo'ljalga kirish yo'nalishlari bilan kesishmasligi kerak.

Oldingi tahrirga qarang.

143. Yo‘nalishni tanlashda O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2012-yil 18-apreldagi 114-son qarori bilan tasdiqlangan O‘zbekiston Respublikasi samoviy hududidan foydalanish to‘g‘risidagi nizomda nazarda tutilgan cheklov normalarini hisobga olish kerak.

(143-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

144. O‘zbekiston Respublikasining havo trassalari va mahalliy havo yo‘llari HMQ va HHK qo‘mondonligi tomonidan tasdiqlanadigan Maxsus ro‘yxatga kiritiladi va har bir havo trassasiga hamda mahalliy havo yo‘li uchastkasiga quyidagilar belgilanadi:

- a) burilish punktlari koordinatlari;
- b) nomi;
- v) magnit-yo‘l burchagi (MYB);
- g) masofa;
- d) kenglik;
- e) parvozning pastki xavfsiz eshelonlari (balandligi);
- j) ruxsat etilgan parvoz eshelonlari (balandligi).

IX. Parvoz ishlarini tashkil etish

145. Parvoz ishlarini tashkil etish — turli tarmoqlar, tashkilotlar, korxonalar va fuqarolarning ehtiyojlarini qondirish bo‘yicha parvozlar xavfsizligi, muntazamligi va iqtisodiy samaradorligini ta‘minlagan holda havo tashuvlarini va aviatsiya ishlarini bajarish uchun parvoz ishlarini rejalashtirish va uchuvchilar bo‘linmalari hamda havo kemalari ekipajlarini boshqarish bo‘yicha tadbirlar tizimi.

146. Parvoz ishlarini tashkil etish o‘z ichiga quyidagilarni oladi:

- a) parvoz ishlarini rejalashtirish;
- b) uchuvchilar tarkibini kasbiy tayyorlash;
- v) havo kemalari ekipajlarini shakllantirish;
- g) uchuvchilar tarkibini parvozga qo‘yish;
- d) ekipajlarni dastlabki va parvozdan oldingi tayyorgarligi;
- e) uchuvchilar tarkibining ishini tekshirish;
- j) ekipaj tarkibini tekshiruvchilar bilan birga parvoz;
- z) parvozlar tahlili;
- i) parvoz ishlarini nazorat va tahlil qilish;
- k) uchuvchilar bilan metodik ishlar.

Oldingi tahrirga qarang.

147. Parvoz ishlarini tashkil etish ushbu Qoidalar, “O‘zaviatsiya” agentligining yo‘riqnomalari, buyruqlari, ko‘rsatmalari, ekipaj a‘zolarini tayyorlash dasturlari va boshqa normativ hujjatlari bilan tartibga solinadi.

(147-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

148. Buyruq beruvchi-uchuvchilar tarkibi aviakorxonalar (aviakompaniyalar) va ularning tarkibiy bo‘linmalarida parvoz ishlarini tashkil etish holati va parvozlar xavfsizligi darajasi uchun shaxsiy javobgardir.

149. Har bir ekipajning parvozlarini nazorat qilish parvoz axborotlarini tahlil qilish materiallaridan foydalangan holda har oyda kamida bir marta uchuvchilar bo‘linmasining buyrug‘iga muvofiq komandir-uchuvchilar tarkibi tomonidan amalga oshiriladi.

150. Nazorat majburiy tartibda quyidagi hollarda o‘tkaziladi:

- a) mashq va nazorat parvozlarini ekipaj tarkibida tekshiruvchi (uchuvchi) bilan birga bajarish vaqtida;
- b) liter yo‘nalishlarini bajarishda;
- v) havo kemasi komandiri tomonidan birinchi mustaqil parvozni bajarishda;
- g) bo‘linmalarning va ATB buyruq beruvchi — uchuvchilar tarkibi buyurtmasiga ko‘ra;

d) ekipaj ishida havo kemasida parvoz qilish chog'ida ishlatiladigan qo'llanma, parvoz qilish qoidalari va HHB talablari buzilganligi aniqlangan hollarda;

e) havo kemalari komandirlarining talabiga ko'ra.

151. Taqdim etiladigan parvoz axborotlarining o'z muddatida berilishi va sifati uchun javobgarlik parvoz ma'lumotlarini dastlabki ishlashni amalga oshiradigan xizmatlar rahbarlari zimmasida bo'ladi. Olingan ma'lumotlar bo'yicha pirovard xulosani komandir-uchuvchilar tarkibi beradi.

X. Havo kemalari parvozlari ta'minlash

1-§. Parvozlarni ta'minlash turlari

152. Havo kemalari parvozlari ta'minlash quyidagilarni o'z ichiga oladi:

a) havo transporti qatnoviga xizmat ko'rsatish;

b) meteorologik ta'minot;

v) parvozlarni aeronavigatsiya ma'lumotlari bilan ta'minlash;

g) aeronavigatsion (shturmanlik) ta'minoti;

d) muhandislik-aviatsiya ta'minoti;

e) aerodrom ta'minoti;

j) elektr-yoritish texnik ta'minoti;

z) radiotexnik ta'minot;

i) havo transporti orqali tashishni tashkil etishni amalga oshiruvchi xizmatlar bilan ta'minlash;

k) ornitologik ta'minot;

l) tibbiy ta'minot;

m) aviatsiya xavfsizligini ta'minlash;

n) qidirish va avariya qutqarish ta'minoti;

o) ishlab chiqarish-dispatcherlik xizmati bilan ta'minlash.

153. Parvozlarni ta'minlash aviakorxonalar (aviakompaniyalar) xizmatlari tomonidan O'zbekiston Respublikasi FAda parvozlarni ta'minlash turlari bo'yicha normativ hujjatlar talablariga muvofiq tashkil etiladi.

154. Havo kemalari parvozlari ta'minlovchi xizmatlarning mansabdor shaxslarining majburiyatlari, huquqlari va javobgarliklari xizmatlar to'g'risidagi nizomlar, lavozim yo'riqnomalari va ularning ish texnologiyalariga muvofiq belgilanadi.

2-§. Havo transporti qatnoviga xizmat ko'rsatish (HXHK)

Oldingi tahrirga qarang.

155. Havo transporti qatnoviga xizmat ko'rsatish O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2012-yil 18-apreldagi 114-son qarori bilan tasdiqlangan O'zbekiston Respublikasi samoviy hududidan foydalanish to'g'risidagi nizom, O'zbekiston Respublikasining Fuqaro aviatsiyasida havo transporti qatnoviga xizmat ko'rsatish Aviatsiya qoidalari (O'z R AQ-71) (ro'yxat raqami 2194, 2011-yil 10-fevral), (O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami 2011-y., 6-son, 55-modda) va ushbu Qoidalar talablariga muvofiq tashkil etiladi.

(155-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

156. Havo transporti harakatiga xizmat ko'rsatish SHB YaT HHHK organlari tomonidan amalga oshiriladi va quyidagilarni o'z ichiga oladi:

a) havo transporti qatnovini rejalashtirish va muvofiqlashtirish;

b) havo transporti qatnovini boshqarish;

v) havo kemalari ekipajlari tomonidan O'zbekiston Respublikasi samoviy hududidan foydalanish tartibiga rioya etilishi ustidan nazorat.

Oldingi tahrirga qarang.

157. Quyidagilar HXXK ning vazifalari bo‘lib hisoblanadi:

- a) nazorat qilinadigan samoviy hududdagi HKlarning o‘zaro to‘qnashuvini oldini olish;
- b) manyovrlash maydonida HKlari bilan ushbu maydonda mavjud bo‘lgan to‘siqlar o‘rtasidagi to‘qnashuvlarni oldini olish;
- v) havo transporti qatnovi oqimini tezlashtirish va bir maromda tartibga solish;
- g) parvozlarning amalga oshirilishi xavfsizligini va samaradorligini ta‘minlash uchun zarur bo‘lgan konsultatsiya va ma‘lumotlarni taqdim etish;
- d) qidiruv-qutqaruv xizmatlari yordamiga muhtoj bo‘lgan HKlari to‘g‘risida tegishli tashkilotlarga xabar berish, bunday tashkilotlarga zarur yordam ko‘rsatish.

(157-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

158. Nazorat qilinadigan samoviy hududda UPQ bo‘yicha barcha parvozlarni va nazorat qilinadigan samoviy hududning maxsus hududlarida VPQ bo‘yicha bajariladigan barcha parvozlarni va nazorat qilinadigan aerodromlardagi aerodrom harakatlarida havo transporti qatnovi uchun xizmat ko‘rsatiladi.

159. HXHK organlari mansabdor shaxslarining majburiyatlari, huquqlari va javobgarliklari ularning lavozim yo‘riqnomalarida ko‘rsatilgan.

3-§. Parvozlarning meteorologik ta‘minoti

Oldingi tahrirga qarang.

160. O‘zbekiston Respublikasida fuqaro va eksperimental aviatsiya parvozlarning gidrometeorologik ta‘minotini O‘zbekiston Respublikasi Tabiat resurslari vazirligi huzuridagi Gidrometeorologiya xizmati agentligi Xalqaro FA to‘g‘risidagi Konvensiyaning 3-ilovasi (1944-y.), JMTning (Jahon meteorologik tashkiloti) texnik reglamenti, O‘zbekiston Respublikasi “Fuqaro va eksperimental aviatsiyasi parvozlarning meteorologik ta‘minoti (O‘zR AQ-180)” aviatsiya qoidalari, “Fuqaro va eksperimental aviatsiya aerodromlarini ekspluatatsiyaga yaroqlilik me‘yorlari (O‘zR AQ-153)” O‘zbekiston Respublikasi Aviatsiya qoidalari hamda har bir muayyan aeroport uchun ishlab chiqilgan parvozlarning meteorologik ta‘minoti bo‘yicha yo‘riqnomaga muvofiq tashkil qiladi.

(160-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

161. Parvozlarning meteorologik ta‘minotining to‘liqligi, sifati va o‘z vaqtida ko‘rsatilishi uchun javobgarlik O‘zbekiston Respublikasi Gidrometeorologiya markazi zimmasida bo‘ladi.

162. FAni meteorologik ta‘minlashdan (xizmat ko‘rsatishdan) maqsad havo kemalari ekipajlariga, havo transporti qatnoviga xizmat ko‘rsatish organlariga va parvozlarni rejalashtirish va ta‘minlash bilan bog‘liq aviakorxonalar (aeroportlar)ning mansabdor shaxslariga parvozlarning xavfsizligi, muntazamligi va samaradorligini ta‘minlash uchun zarur bo‘lgan meteorologik axborotni yetkazishdan iborat.

163. Aviatsiya ehtiyojlari uchun mo‘ljallangan meteorologik axborot iloji boricha qisqa va oson talqin etiladigan bo‘lishi kerak.

164. Muntazam meteokuzatishlar parvozlarni davrida har 30 daqiqada, parvozlarni yo‘qligida — har bir soatda o‘tkaziladi.

165. Maxsus meteokuzatishlar aeroportning meteorologik organi tomonidan ishlab chiqilib, HXHK tegishli organlari va boshqa manfaatdor xizmatlar bilan kelishiladigan ob-havo sharoitlarining yomonlashuvi yoki yaxshilanishi to‘g‘risidagi mezonlar ro‘yxatiga muvofiq o‘tkaziladi.

166. Aerodrom meteorologik organlaridan olingan kuzatish ma‘lumotlari, bunday organ bo‘lmaganda esa FA mutaxassislari kuzatuvlari natijasida olingan ma‘lumotlar havo kemalarini fazoga ko‘tarilishi, qo‘nishi, qabul qilish, chiqarish va parvozi to‘g‘risida qaror qabul qilishga asos bo‘ladigan aerodromlardagi haqiqiy ob-havo haqidagi rasmiy ma‘lumotlar hisoblanadi.

167. Havo kemasining fazoga ko‘tarilishi va qo‘nishi uchun eng oxirgi meteorologik axborot lozim bo‘lganda HHB dispatcherining so‘rovnomasiga ko‘ra aeroportning meteorologik organi tomonidan beriladi.

168. Havo kemalari ekipajlarini uchishdan oldin ta'minlash uchun mo'ljallangan meteorologik axborot quyidagilardan iborat bo'lmog'i lozim:

a) uchish, qo'nish va zaxira aerodromlari bo'yicha muntazam va tanlab qilinadigan maxsus yig'ma ob-havo ma'lumotlari;

b) uchish aerodromi, parvoz yo'nalishi va regionlari bo'yicha ogohlantirishlar va SIGMET axborotlari;

v) havo kemalari bortidan xabar;

g) shamol, balandlikdagi havo harorati, tropapauza balandligi, tez harakat qiladigan oqimlar to'g'risidagi joriy va prognoz kartalari;

d) MRL axboroti;

e) erning meteorologik yo'ldoshlaridan olingan fotosuratlar.

169. Og'zaki meteorologik maslahat ekipaj talabiga ko'ra o'tkaziladi.

170. Aeroportda "Dispatch" meteorologik xizmati mavjud bo'lganda, havo kemasi ekipajini parvozdan oldingi tayyorgarligi davrida meteorologik ta'minlash shu xizmat dispetcheri orqali amalga oshiriladi. Dispetcher aeroportning meteorologik xizmatidan ushbu Qoidalarning 168-bandida nazarda tutilgan, parvozni bajarish uchun zarur bo'lgan meteoaxborotni oladi, bu haqda maxsus jurnalga qayd qilib, o'z imzosini qo'yadi.

171. Zaruriyat bo'lganda havo kemasi ekipaji bevosita aeroportning meteorologik xizmati vakilidan og'zaki meteorologik maslahat va/yoki buyurtma bo'yicha yo'riqnoma olishi mumkin.

172. Havo kemasi ekipaji parvozdan oldingi tayyorgarlik jarayonida ob-havo sharoitlarining rivojlanish tendensiyalarini va parvoz uchun xavfli meteohodisalar hududini aylanib o'tish imkoniyatlarini hisobga olgan holda fazoga ko'tarilish to'g'risida asoslangan qaror qabul qilish maqsadida uchish, qo'nish, zaxira aerodromlarida va havo trassasida (yo'nalish, parvoz hududi bo'yicha) meteosharoitlarni tahlil etishi shart.

173. Havo kemalari ekipajlari amal qilish muddati qo'shimcha 30 daqiqani hisobga olgan holda hisob-kitob vaqtidan kam bo'lgan asosiy va zaxira aerodromlari prognozlari bo'yicha uchib keta olmaydi.

174. Parvozdagi havo kemalarining ekipajlari HXHK organlari va radioeshittirishlar (ATIS, VOLMET, SVCh va OVCh radiokanallari) orqali meteorologik axborot bilan ta'minlanadi.

175. HK qo'ngandan so'ng uning komandiri (ikkinchi uchuvchi yoki shturman) manzil aeroportining meteorologik xizmatiga parvoz davomida kuzatilgan ob-havo to'g'risida xabar qilishi va uchish aeroportidan meteohujjatlar olgan bo'lsa, ularni topshirishi shart.

176. Aviatsiya ishlari hududlari bo'yicha parvozlarning meteorologik ta'minotini parvozlarning meteota'minoti bo'yicha, chegaralari aviakorxonalar (aeroportlar) va AMSF rahbarlari tomonidan aniqlanadigan parvoz hududlari (dengiz, ko'l hududi) bo'yicha yo'riqnomada nazarda tutilgan hajmda Aviatsion meteorologik stansiya tomonidan amalga oshiriladi.

177. Ekspluatant meteorologik xizmatni quyidagi hollarda parvozlarni meteorologik ta'minlash xarakterini o'zgartirish zarurati to'g'risida o'z vaqtida (8 sutkada) xabardor qiladi:

a) agar yangi xalqaro yoki ichki aviayo'llar ochilishi yoki yangi turdagi ish turi bajarilishi rejalashtirilayotgan bo'lsa;

b) agar muntazam qatnovlar jadvaliga uzoq vaqt davom etadigan xarakterdagi o'zgarish kiritilayotgan bo'lsa;

v) parvozlarni meteorologik ta'minlash xarakteriga ta'sir etadigan boshqa o'zgarishlar rejalashtirilayotgan bo'lsa

4-§. Parvozlarning aeronavigatsion (shturmanlik) ta'minoti

178. Parvozlarning aeronavigatsion (shturmanlik) ta'minoti quyidagilarni nazarda tutadi:

a) aeronavigatsiya sohasida parvozlarga tayyorgarlik ko'rish va uni bajarishni tartibga soluvchi normativ va metodik hujjatlarni ishlab chiqish;

b) uchuvchilar tarkibi va mansabdor shaxslarni aeronavigatsion (shturmanlik) tayyorgarligi;

v) parvozlarni bajarish uchun zarur bo'lgan aerongavigatsiya ma'lumotlarini ekipajlar diqqatiga o'z vaqtida yetkazishni tashkillashtirish;

g) havo kemalarining uchishi va qo‘nishi uchun aerodromlarning meteorologik minimumlarini ishlab chiqish;

d) havo kemalarining aerodrom (aerouzel) hududida manevrlash sxemasini ishlab chiqish.

Oldingi tahrirga qarang.

179. Parvozlarning aeronavigatsion (shturmanlik) ta‘minoti O‘zbekiston Respublikasining Aviatsiya qoidalari “Fuqaro aviatsiyasidagi aeronavigatsiya”ga (Adliya vazirligining 2011-yil 8-noyabrdagi 24/14-11046/6-son xulosasi bilan texnik hujjat deb topilgan) muvofiq tashkil qilinadi va o‘tkaziladi.

(179-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

5-§. Parvozlarni aeronavigatsiya ma‘lumotlari bilan ta‘minlash

180. Parvozlarni bajaradigan HK ekipajlarini va parvozlarni ta‘minlash bilan bog‘liq aviatsiya xodimlarini aeronavigatsion axborotlar bilan ta‘minlash O‘zbekiston Respublikasining Aviatsiya qoidalari “FA da aeronavigatsiya axboroti xizmatlari”ga (O‘zbekiston Respublikasi AQ-174) (AQ SAI FA-2003) muvofiq tashkil qilinadi va o‘tkaziladi.

181. Ekspluatantning HK ekipajini uchish, qo‘nish, oraliq qo‘nish, zaxira aerodromlari, parvozlarni bajarish yo‘nalishi yoki hududi bo‘yicha aeronavigatsiya axborotlari (to‘plamlar, parvoz-radionavigatsiya kartalari, aeronavigatsiya vaziyatidagi o‘zgarishlar to‘g‘risidagi xabarnomalar va NOTAM, dastlabki navigatsiya hisob-kitoblari) bilan ta‘minlashni bevosita ekspluatantning aeronavigatsiya axboroti xizmati (parvozlarni aeronavigatsion ta‘minlash xizmati, aeronavigatsion axborot byurosi, shturmanlik xizmati) yoki shartnoma asosida boshqa ekspluatantning shunga o‘xshash xizmati (bajaruvchi) amalga oshiradi.

182. Aeronavigatsion ta‘minlash xizmati ANA iste‘molchilarini aviakorxonalar va aeroportlardan tushadigan ma‘lumotlar — aeronavigatsiya vaziyatidagi o‘zgarishlar to‘g‘risida tuzatishlar va xabarnomalar (NOTAM) chop etish va tarqatish yo‘li bilan o‘z vaqtida xabardor qilishi kerak.

6-§. Parvozlarni muhandislik-aviatsiya ta‘minoti

183. Parvozlarni muhandislik-aviatsiya ta‘minoti quyidagilarni o‘z ichiga oladi:

a) havo kemalarini belgilangan normativlarga muvofiq soz holda tutish;

b) aviatsiya texnikasining ishlaymay qolishi va nosozliklarining sabablarini tahlil qilish va ularning oldini olish bo‘yicha tadbirlarni tatbiq etish;

v) havo kemalariga o‘z vaqtida va sifatli texnik xizmat ko‘rsatishni ta‘minlash;

g) aviatsion-texnik tayyorgarlik o‘tkazish, aviatsiya xodimlarining aviatsiya texnikasidan foydalanish masalalari bo‘yicha texnik bilimlari va amaliy ko‘nikmalarini takomillashtirish;

d) aviatsiya texnikasining erda butligini saqlash bo‘yicha tadbirlarni amalga oshirish.

184. Parvozlarni muhandislik-aviatsiya ta‘minoti FA aviatsiya texnikasidan texnik foydalanish va ta‘mirlash bo‘yicha yo‘riqnoma talablariga muvofiq tashkil qilinadi va o‘tkaziladi.

185. Havo kemalarining aerodromlarda va qo‘nish maydonchalarida parvozlarni bajarishida muhandis-texnik tarkib bo‘lmaganda, havo kemasiga operativ texnik xizmat ko‘rsatishning minimal shakli o‘rniga HK PFQ tomonidan o‘rnatilgan hajmdagi ekipaji bilan ko‘rikdan o‘tkazilishi mumkin. HK texnik xizmat ko‘rsatish bo‘yicha alohida operatsiyalar va ish turlari ekipajning maxsus tayyorgarlikdan o‘tgan a‘zosi tomonidan bajarilishi mumkin. Ko‘rik natijalari va nosozliklarni bartaraf etish vaqtida bajarilgan ishlar havo kemasining bort daftariga yoki unga teng bo‘lgan bort hujjatiga yozib qo‘yiladi.

186. Aerodromda ushbu turdagi havo kemasiga texnik xizmat ko‘rsatish bo‘yicha ruxsatnomasi bo‘lmagan muhandis-texnik tarkib bo‘lganda, HKni uchishga tayyorlash ekipaj rahbarligi va nazorati ostida ana shu MTT mutaxassislari tomonidan tashkil etiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

187. Havo kemasi ishdan chiqqan yoki nosoz qismlari bilan, agar ular parvoz xavfsizligiga ta‘sir ko‘rsatmasa va maxsus ro‘yxatda nazarda tutilgan bo‘lsa (HK PFQ yoki MEL), parvozga

qo'yilishi, shu jumladan bazaviy aeroportgacha parvozga qo'yilishi mumkin. Bitta dvigateli ishdan chiqqan ko'p dvigatelli havo kemasini dvigatelni almashtirish uchun olib borish mumkinligi (agar bu HK PFQda ko'zda tutilgan bo'lsa) to'g'risidagi qarorni "O'zaviatsiya" agentligi direktori qabul qiladi. Parvozni bajarish to'g'risidagi uzil-kesil qarorni havo kemasi komandiri qabul qiladi.

(187-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

188. Havo kemasini, bort mol-mulkini, hujjatlarni va YoMM qoldig'ini Aviatsion-texnik bazadan parvozni bajarish uchun ekipajga topshirish va texnik xizmat ko'rsatish uchun ekipajdan ATBga topshirish, shuningdek bir ekipajdan boshqasiga topshirish havo kemasi bort daftariga yoki unga tenglashtirilgan boshqa bort hujjatiga qayd etish yo'li bilan rasmiylashtiriladi. Havo kemasining saqlanishi uchun javobgarlik bort daftarida havo kemasini qabul qilish bo'yicha oxirgi marta imzo chekkan shaxs zimmasida bo'ladi.

189. Javobgarlik quyidagicha yuklatiladi:

a) bort mol-mulki va HK bortida avariya vaziyatlarida foydalaniladigan, ekipaj kabinasiga joylashtirilgan va HK bort daftaridagi maxsus ro'yxatga kiritilgan aslahalarni qabul qilish-topshirish uchun javobgarlik — bortmuhandis (bortmexanik, uchuvchi) zimmasiga;

b) yo'lovchi salonidagi maishiy va avariya qutqarish asbob-uskunalarini qabul qilish-topshirish uchun javobgarlik — katta bortkuzatuvchi (brigadir) zimmasiga;

v) yuk HKdagi maishiy, avariya qutqarish, maxsus, yuklash-tushirish va shvartovka asbob-uskunalarini qabul qilish-topshirish uchun javobgarlik — katta bortoperator zimmasiga;

g) avariya qutqarish asbob-uskunalarining HK ga joylashtirilish, butligi va texnik holati uchun javobgarlik — parvozlarni avariya qutqarish ta'minoti xizmati yoki muhandislik-aviatsiya xizmati mansabdor shaxsi zimmasiga yuklatiladi.

7-§. Parvozlarning aerodrom ta'minoti

190. Parvozlarning aerodrom ta'minoti o'z ichiga aerodromlarning uchish maydonini va qo'nish radiomayocq tizimi hududini doimiy ekspluatatsiyaga tayyor holatda tutib turish bo'yicha tadbirlar majmuasini o'z ichiga oladi.

191. Parvozlarning aerodrom ta'minoti O'zbekiston Respublikasining Aviatsiya qoidalari "Fuqaro va eksperimental aviatsiyasi aerodromlarining foydalanishga yaroqlilik normalari" (O'zbekiston Respublikasi AQ-153) talablariga muvofiq tashkil qilinadi va o'tkaziladi.

192. Aerodromlarning uchish maydonining texnik holati, doimiy ekspluatatsiyaga tayyor holatda tutib turish, uchish maydonida HK harakatini xavfsiz tashkil etish, aerodrom hududida qurilishni kelishish va qurilish talablarini bajarish bo'yicha javobgarlik aeroport direktori zimmasida bo'ladi. Uchish maydonini parvozga tayyorlash uchun javobgarlik aerodrom xizmati zimmasida, aerodromning UQY holati bo'yicha parvozlarga yaroqliligi to'g'risida qaror qabul qilish uchun, HK qabul qilishni va chiqarishni to'xtatish, tiklash va cheklash uchun javobgarlik aerodromning parvozlari bo'yicha rahbari yoki uning o'rinbosari zimmasiga yuklatiladi.

193. Uchish maydonidagi ishlar faqatgina parvoz bo'yicha rahbarning ruxsati bilan, aerodrom xizmati bilan bunday ishlarni o'tkazishni kelishgandan so'ng, bunday ishlarni bajaradigan xizmatning javobgar shaxsi rahbarligi ostida bajarilishi mumkin.

194. Parvozlari xavfsizligini ta'minlash maqsadida nazorat qilinadigan hududda va burilish yo'lakchasida ishlaydigan barcha maxsus transport va o'ziyurar mexanizmlar quyidagilar bilan jihozlanishi shart:

a) sutkaning qaysi vaqti bo'lishidan qat'i nazar, yoqib qo'yiladigan, shu'la tarqatadigan chiroqlar;

b) sutkaning qorong'i vaqtda va ko'rish yomonlashgan sharoitlarda (2000 metrdan kam) yoqib qo'yiladigan gabarit chiroqlar;

v) buksirovka trosslari.

195. Shu'la tarqatadigan chiroqlar va gabarit chiroqlar bilan jihozlanmagan (yoki nosoz), shuningdek ishni amalga oshiradigan xizmatning javobgar shaxsi mashinasi kuzatuvvisiz maxsus

transport va o'ziyurar mexanizmlarning ish vaqtida (aeroport ish tartibi bo'yicha) nazorat qilinadigan hududda va burilish yo'lakchasida turishi taqiqlanadi.

196. Xizmatlarning javobgar shaxsi va parvoz bo'yicha rahbar (dispetcher)ning radiotelefon aloqasi avtomatik nazorat tovush yozish apparaturasiga yozib olinishi lozim.

197. Parvoz bo'yicha rahbar (dispetcher)ning ruxsatisiz nazorat qilinadigan hududda va burilish yo'lakchasida turish taqiqlanadi.

198. Nazorat qilinadigan hududda va burilish yo'lakchasida ish olib boriladigan vaqtda radioaloqa vositalari, shu'la tarqatadigan chiroqlar, sutkaning qorong'i vaqtida va ko'rish yomonlashgan sharoitlarda (2000 metrdan kam) gabarit chiroqlarni o'chirib qo'yish taqiqlanadi.

199. Mashinalar parvoz bo'yicha rahbar (dispetcher) bilan ikki tomonlama radioaloqani ta'minlaydigan radioaloqa vositalari bilan, ish olib borayotgan xizmatning javobgar shaxslari mashinalari esa qo'shimcha ravishda qo'ndirish dispetcherining ish chastotasidagi radioaloqasini eshitish uchun radiostansiya bilan jihazlanishi lozim.

200. Havo kemalari, maxsus transport, mexanizatsiya vositalari va odamlarni joylashtirish va ularning harakati har bir aeroportda aeroport direktori tomonidan tasdiqlanadigan parvozlarni bajarish bo'yicha yo'riqnoma va tegishli sxema bo'yicha aniqlanadi.

8-§. Parvozlarni elektr-yoritish texnik ta'minoti

201. Parvozlarni elektr-yoritish texnik ta'minoti quyidagilarni nazarda tutadi:

a) elektr-yoritish texnik vositalarni soz holatda tutish;

b) elektr-yoritish texnik vositalardan foydalanishni rejalashtirish, shuningdek ularga texnik xizmat ko'rsatish;

v) elektr-yoritish texnik vositalarning ishdan chiqishi va buzilishini hisobga olish va tahlil qilish, ularning ishonchliligini oshirish bo'yicha tadbirlar o'tkazish.

Oldingi tahrirga qarang.

202. Parvozlarni elektr-yoritish texnik ta'minoti O'zbekiston Respublikasining Aviatsiya qoidalari "Fuqaro va eksperimental aviatsiyasi aerodromlarining foydalanishga yaroqlilik normalari" (O'zR AQ-153) (Adliya vazirligining 2010-yil 21-iyuldagi 6-24/23-6084/6-son xulosasi bilan texnik hujjat deb topilgan) talablariga muvofiq tashkil qilinadi va o'tkaziladi.

(202-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

9-§. Parvozlarning radiotexnik ta'minoti

203. Parvozlarning radiotexnik ta'minoti quyidagilarni nazarda tutadi:

a) HHB organlarini zarur radiotexnik vositalar, aloqa vositalari va havo kemalari harakatini nazorat qilish vositalari bilan ta'minlash;

b) erdagi radiotexnik vositalardan (RTV) texnik foydalanishni tashkil qilish va ularni soz holatda tutib turish;

v) RTV va aloqa vositalaridan foydalanishni rejalashtirish, shuningdek ularga texnik xizmat ko'rsatish;

g) RTV va aloqa vositalarning ishdan chiqishi va buzilishini hisobga olish va tahlil qilish, ularning ishonchliligini oshirish bo'yicha tadbirlar o'tkazish;

d) RTJAE bazasi muhandis-texnik tarkibini RTVdan texnik foydalanishga tayyorlash va foydalanishga ruxsat berish.

204. Parvozlarning radiotexnik ta'minoti O'zbekiston Respublikasining Aviatsiya qoidalari "Parvozlarni radiotexnik ta'minlash va aviatsiya elektraloqasi" talablariga muvofiq tashkil qilinadi va o'tkaziladi.

205. Parvozlarni radiotexnik ta'minlash uchun HHB avtomatlashtirilgan tizimlari, trassa va aerodrom lokatorlari, radiotexnik tizimlar va navigatsiya vositalari, radiomayoq qo'nish tizimlari, qo'nish tizimi uskunalari (QTU), radiopelengatorlar, havodagi va erdagi elektraloqa vositalaridan foydalaniladi.

206. RTV va aloqa vositalaridan parvozlarni ta'minlash uchun foydalanishga normativ hujjatlar talablariga muvofiq ularni davlat ro'yxatidan o'tkazib, foydalanish uchun ruxsatnoma rasmiylashtirilgandan so'ng ruxsat etiladi. Bundan tashqari, barcha radiotarqatuvchi qurilmalarda ulardan foydalanish huquqini beradigan ruxsatnoma bo'lishi shart.

207. Parvozlarning RTV ta'minoti parvoz rahbari (dispetcheri) ko'rsatmasiga ko'ra yoqiladi:

a) havo trassalari bo'ylab parvozlarni nazorat qilish uchun RTV (ORL-T, VOR/DME, ARP va boshqalar) HK nazorat qilinadigan hududda turgan barcha rejalashtirilayotgan yoki amaldagi davr uchun, agar aeronavigatsiya axborotlari hujjatlarida ularning boshqacha ish tartibi aniqlanmagan bo'lsa;

b) aerodrom hududi vositalari (ORL-A, VOR/DME, OPRS, DPRM) — havo kemasi qo'nishi, uchishi, uchib o'tishining hisoblangan vaqtidan 30 daqiqa oldin;

v) qo'nish tizimi (RMS, OSP) — havo kemasi qo'nishining hisoblangan vaqtidan 30 daqiqa oldin;

g) parvozlarni RTV ta'minlash — avariya vaziyatlarida — meteosharoitdan qat'i nazar, barcha hollarda va ekipaj talabiga ko'ra qo'nishni boshlashni ta'minlash uchun.

Ish starti o'zgargan hollarda radiotexnik uskunalar va aloqadan foydalanish (RTUAF) bazasi smena muhandisi parvoz rahbariga RTVning yangi startlar bo'yicha ishga tayyorligi to'g'risida bildirishi shart.

208. Parvozlarni RTV ta'minoti parvoz rahbari (dispetcheri) ko'rsatmasiga ko'ra aerodromga yetib kelgan havo kemasi yurib borib to'xtagandan so'ng, shuningdek dispetcher bilan aloqa tugagandan so'ng uchib kelgan havo kemasi ekipaji yaqinlashib kelganda boshqa havo kemalari uchib kelmaganda va uchib ketmaganda o'chiriladi.

209. Aviatsiya havo aloqasi vositalari o'zining aeronavigatsiya axboroti hujjatlarida e'lon qilingan amal qilish davrida uzluksiz ishlashi lozim.

210. Qo'nish punkti dispetcherining ish joyi (doira, SDP, KDP, MVL) qo'nish tizimi obyektlarining (RMS, OSP) ishdan chiqishidan xabar beruvchi avtomat ovoz va yorug'lik signalizatsiyalari bilan ta'minlangan bo'lishi kerak.

211. RTUAF bazasi katta smena injeneri RTV nosozligi va ishdan chiqqanligi haqida HKlari ekipajiga yetkazish uchun zudlik bilan parvozlarni rahbariga (dispetcherga) xabar berishi lozim.

212. Dispetcherlar (parvozlarni rahbarlari) va havo kemalari ekipaji o'rtasidagi radioaloqa almashuvi, HHB dispetcher punktlarining o'zaro aloqada bo'luvchi mansabdor shaxslarning so'zlashuvlari, ekipaj va dispetcherlarning meteomaslahatlari, parvozdan oldin shturmanlik nazoratidan o'tish, shuningdek meteouzatishlar radiokanallari bo'yicha uzatiladigan axborot avtomat magnit ovoz yozish ro'yxatidan o'tishi shart. Ovoz yozish materiallari:

a) 1 va 2-klass aeroportlarida kamida 5 sutka davomida;

b) boshqa aeroportlarda 3 sutka davomida saqlanishi shart.

213. MV diapazonida parvozlarni va havo elektroaloqasini ta'minlash RTV ekspluatatsiya parametrlari davriy ravishda amaldagi normalarga muvofiqligini aniqlovchi parvoz nazoratidan o'tib turishi kerak.

214. RTV va aloqa vositalarining parvozdagi tekshiruvi amaldagi qo'llanmalar, dasturlar va parvoz tekshiruvi to'g'risidagi tasdiqlangan metodikalarda aniqlangan davriylikda va hajmda o'tkaziladi. Parvoz tekshiruvlarini o'tkazish muddatlariga rioya etilishini nazorat qilish ANM (SUAN) ga yuklatiladi.

215. Parvozlarni RTV ta'minlash ish sifatining har oylik tekshiruvi aeroportlarda parvozlarni boshqarish rahbarining ko'rsatmasiga binoan parvozlarni bajaradigan ekipaj tomonidan amalga oshiriladi. Tekshiruv natijalari havo kemalari komandirlarining aeroportlarning qo'nish va radionavigatsiya uskunalar ishi to'g'risidagi mulohazalar daftariga yozib qo'yiladi, ushbu daftarga ko'rsatilgan kamchiliklar bo'yicha ko'rilgan choralar to'g'risidagi qayd kiritiladi.

216. Parvozlarni RTV ta'minlashni texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash (rekonstruksiya) maqsadida o'chirish tasdiqlangan reja bo'yicha o'tkaziladi. RTUAF bazasi mansabdor shaxslari aeronavigatsiya axborotlari ANX orqali o'tish muddatlarini hisobga olgan holda kechiktirmasdan parvozlarni RTV ta'minlash ishining vaqtincha to'xtatilishi to'g'risida axborot berishlari kerak.

217. Parvozlarning rahbari (dispatcher) RTUAF bazasi muhandis-texnik xodimlariga parvozlarni RTV ta'minlashni qisqa vaqtda o'chirish (30 daqiqagacha) talab etiladigan tezkor texnik xizmat ko'rsatishni bajarish uchun vaqt berishi kerak.

218. Tezkor texnik xizmat ko'rsatish bo'yicha ishlar bajarilmagan RTVdan foydalanish taqiqlanadi.

10-§. Parvozlarni havo transporti orqali tashishni tashkil etishni amalga oshiruvchi xizmatlar bilan ta'minlash

219. Parvozlarni havo transporti orqali tashishni tashkil etishni amalga oshiruvchi aviakompaniya xizmatlari va agentlari (vakillari) bilan ta'minlash tijorat yuklanishdan maksimal foydalanish, havo transporti orqali tashishlarni xavfsiz bajarish va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish madaniyatini oshirishga qaratilgan tashkiliy va texnologik tadbirlarni o'z ichiga oladi.

220. Parvozlarni ta'minlash O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi, ushbu Qoidalar va havo transporti orqali tashishlarni tashkil qilishni tartibga soluvchi boshqa normativ hujjatlar talablariga muvofiq amalga oshiriladi.

221. Parvozlarni havo transporti orqali tashishni tashkil etishni amalga oshiruvchi xizmatlar quyidagilar bilan ta'minlaydi:

a) parvozlarning xavfsizligi va muntazamligi, yo'lovchilarga va yuk jo'natuvchi mijozlarga yuqori sifatli xizmat ko'rsatish;

b) havo kemalari tijorat yuklamasini hisoblash va komplektovka qilish;

v) havo kemalarining tsentrovkasi va yuklamasini hisob-kitob qilish;

g) yo'lovchilar, bagaj, yuk va pochta tashishlarini rasmiylashtirishning belgilangan tartibi;

d) tsentrovka grafigiga muvofiq havo kemasiga yukni ortish va tushirish;

e) mexanizatsiya vositalarining havo kemalari oldiga xavfsiz borishi va ortga qaytishi (bevosita havo transporti tashuvlarini tashkil qiluvchi xizmatlar tomonidan parvozlarni ta'minlashda);

j) tashish va ilova qilinadigan hujjatlarni rasmiylashtirish va ularni havo kemasiga yetkazish;

z) xavfli yuklarni tashilishi ustidan nazorat (butun yo'nalish bo'yicha tonnajning bron qilinishi, tashish hujjatlarining rasmiylashtirilishi, upakovka va markirovkaning bir-biriga muvofiqligi, xavfli yuklarni qabul qilish (topshirish), saqlash, yuklash (tushirish) ustidan).

222. Havo kemalari tsentrovkasini hisob-kitob qilishni tsentrovka bo'yicha dispatcher (u bo'lmaganda — ikkinchi uchuvchi) havo kemasidan parvozda foydalanish bo'yicha qo'llanmaga muvofiq amalga oshiradi.

223. Havo kemalarida yuklash-tushirish ishlariga rahbarlikni yuklama bo'yicha dispatcher (u bo'lmaganda — ekipaj a'zolari o'zaro harakat bo'yicha yo'riqnoma va ish texnologiyasiga muvofiq) amalga oshiradi.

224. Havo kemasiga ro'yxatdan o'tgan va aviatsiya xavfsizligi nazoratidan o'tgan yo'lovchilar, xalqaro qatnovlarda esa bunga qo'shimcha ravishda bojxona va chegara nazoratidan o'tgan yo'lovchilar qo'yiladi.

225. Uchish uchun kelmagan yo'lovchilarning bagaji havo kemasidan olinishi kerak. Havo kemasining uchish uchun kelmagan yo'lovchining bagaji bilan birga uchib ketishi taqiqlanadi.

226. Sentrovkaning yo'l qo'yilishi mumkin bo'lgan chegarasini ta'minlash maqsadida tashuvchi (havo kemasi komandiri) yo'lovchiga havo kemasi salonida berilgan joyni o'zgartirish huquqiga ega.

227. Yo'lovchilarni havo kemasiga chiqarish va undan tushirish parvozlarni havo transporti orqali tashishni tashkil etishni amalga oshiruvchi xizmatlar va bortkuzatuvchilar (ekipaj a'zosi), shuningdek ularga bog'liq boshqa idoralarning xodimlari rahbarligida va nazorati ostida amalga oshiriladi.

228. Havo kemasi bortidagi yo'lovchilarning soni (5 yoshgacha bo'lgan bolalardan tashqari, xalqaro yo'nalishlarda 2 yoshgacha bo'lgan bolalardan tashqari) bog'lov kamarlari bilan jihozlangan o'rindiqlar soniga muvofiq bo'lishi, lekin ushbu rusumdagi havo kemalari uchun belgilangan normadan ortiq bo'lmasligi kerak.

229. Havo kemalarini uchishga tayyorlashda parvozlarning xavfsizligini ta'minlash va tashishlarni tashkil etish masalalari aeroportlarning tegishli xizmatlari tomonidan, parvoz vaqtida esa havo kemasi komandiri tomonidan hal qilinadi.

230. Parvozlarni havo transporti orqali tashishni tashkil etishni amalga oshiruvchi xizmatlar va aeroportning ularga bog'liq boshqa xizmatlari xodimlari parvozlarni ta'minlashda belgilangan tashkiliy va texnologik tadbirlarga rioya etilishi uchun javobgardirlar.

231. Tashishlarni tashkil qilish xizmati bo'lmagan boshqa idoralarning aerodromlarida va vaqtinchalik aerodromlarda ularning funksiyalari havo kemasi komandiri zimmasiga yuklatiladi. Boshqa davlatlar aeroportlarida tashishlarni tashkil qilish masalalarini hal etish aviakompaniya vakolatxonalariga (yoki ularning agentlariga) yuklatiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

232. Yo'lovchilar, bagaj, yuk va pochtani havo transporti orqali tashish havo kemalari ekspluatantlari tomonidan "O'zaviatsiya" agentligi tomonidan belgilangan havo yo'llari bo'yicha amalga oshiriladi.

(232-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

233. Havo transporti orqali tashish shartnomasiga ko'ra ekspluatant (tashuvchi) yo'lovchi va uning bagajini manzil punktigacha olib borib qo'yishni o'z zimmasiga oladi. Yo'lovchini havo transportida tashish shartnomasi va uning shartlari aviachipta orqali, bagaj topshirilganligi — bagaj kvitansiyasi (normadan ortiqcha yuk bo'lganda esa — pullik bagaj kvitansiyasi) orqali tasdiqlanadi.

234. Yukni yoki pochtani havo transporti orqali tashish shartnomasiga ko'ra tashuvchi unga jo'natuvchi tomonidan ishonib topshirilgan yukni yoki pochtani manzil punktigacha yetkazishni va vakolatli shaxsga (oluvchiga) topshirishni zimmasiga oladi, jo'natuvchi esa yukni yoki pochtani tashish uchun belgilangan tarif bo'yicha haq to'lashni o'z zimmasiga oladi. Yukni (pochtani) havo transporti orqali tashish shartnomasi, uning shartlari va yuklarning (pochtaning) tashishga qabul qilinganligi yuk xati (pochta yuk xati) bilan tasdiqlanadi.

11-§. Parvozlarning ornitologik ta'minoti

235. Parvozlarning ornitologik ta'minoti havo kemalarining qushlar bilan to'qnashishining oldini olishga qaratilgan.

236. Parvozlarning ornitologik ta'minoti FAda parvozlarni ornitologik ta'minlash bo'yicha belgilangan talablarga muvofiq tashkil etiladi.

237. Parvozlarning ornitologik ta'minoti aerodromlarda (aerodrom hududida), yo'nalishlarda (parvoz hududida) ornitologik xavf yuzaga kelganligi va (yoki) vaziyat murakkablashganligi to'g'risida ekipajlar diqqatiga yetkazishni, aerodromlarda qushlarning to'planishiga imkon tug'diruvchi sharoitlarni bartaraf etishga, shuningdek ularni haydashga qaratilgan tadbirlarni o'tkazishni nazarda tutadi.

238. Parvozlarning ornitologik ta'minoti aeroport xizmatlari va komplekslari tomonidan har bir aeroport uchun alohida ishlab chiqiladigan va aeroport direktori tomonidan tasdiqlanadigan yo'riqnomaga binoan amalga oshiriladi.

12-§. Parvozlarning tibbiy ta'minoti

239. Parvozlarning tibbiy ta'minoti aviatsiya xodimlarining sog'liqlarini saqlash va mustahkamlash, ish qobiliyatlarini oshirish va havo kemalari ekipajlari a'zolarining va havodagi harakatni boshqaruvchi dispetchrlarning sog'lig'i bilan bog'liq aviatsiyadagi noxush voqea va hodisalarning oldini olishga qaratilgan tadbirlar tizimidan iborat bo'lib, O'zbekiston Respublikasi FAning aviatsiya xodimlarini tibbiy ko'rikdan o'tkazish to'g'risida **nizom** (2002-yil 2-noyabr, ro'yxat raqami 1186) talablariga muvofiq o'tkaziladi.

240. Parvozlarning tibbiy ta'minoti quyidagilarni o'z ichiga oladi:

a) aviatsiya xodimlarini salomatliklari bo'yicha talablarga javob berishlarini aniqlash uchun tibbiy-uchish ekspert hay'atida (TUEH, MTUEH) kasbiy tibbiy ko'rikdan o'tkazish;

b) komissiyalararo davrda dinamik (dispanser) kuzatish va davolash-profilaktika va reabilitatsiya tadbirlarini o'tkazish maqsadida aviatsiya mutaxassislarini davriy tibbiy ko'rikdan o'tkazish;

v) havo kemalari ekipajlari a'zolarini parvozdan oldingi tibbiy ko'rikdan o'tkazish va havodagi harakatni boshqaruvchi dispatcherlarni smena boshlanishidan oldin nazoratdan o'tkazish;

g) yo'lovchilarga tibbiy yordam ko'rsatishni tashkil qilish va ko'rsatish;

d) FA havo kemalarida ekipaj a'zolariga va yo'lovchilarga yordam ko'rsatish uchun tibbiy vositalar majmuasi (bort aptechkalari) bilan ta'minlanganligi ustidan nazorat olib borish;

e) havo kemalari, obyektlar, ish joylari, maxsus aslahalar va qutqaruvchi vositalarning sanitariya-gigiyena holati ustidan nazoratni amalga oshirish.

241. Parvozlarning tibbiy ta'minotini O'zbekiston Respublikasi FA tibbiy muassasalari amalga oshiradi.

242. Parvozlarning tibbiy ta'minoti bo'yicha bevosita tadbirlar o'tkazish bilan tibbiy muassasalarning va aviatsiya korxonalarining rahbarlari, shifokorlar, o'rta tibbiy xodimlar o'zlariga tegishli qismi bo'yicha shug'ullanadilar.

243. Aviatsiya xodimlarini tibbiy ko'rikdan o'tkazish va parvozlarning xavfsizligini ta'minlash bilan bog'liq shifokorlar:

a) asosiy klinik mutaxassisligi bo'yicha mutaxassis sertifikatiga va aviatsiya meditsinasi sohasida tayyorgarlikka, shuningdek FAda kamida ikki yillik ish stajiga ega bo'lishi;

b) har uch yilda asosiy davolash mutaxassisligi bo'yicha, rais va tibbiy uchish ekspert hay'ati shifokor-ekspertlari esa — shifokorlik-uchish ekspertizasi bo'yicha malakalarini o'z vaqtida oshirishi;

v) o'z kasbiy yo'nalishi, huquqlari va majburiyatlari bo'yicha zarur hujjatlarni, shuningdek O'zbekiston Respublikasi FAda amal qiluvchi asosiy qonunlarni, shu jumladan O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi, ushbu Qoidalar, HK ekipaji a'zolarining ish vaqti va dam olish vaqti bo'yicha ekspluatant talablarini bilishi;

g) tibbiy ko'rikdan o'tkaziladigan shaxslarning professional faoliyati sharoitlari va o'ziga xos xususiyatlarini ishlab chiqarish sharoitlarida, shu jumladan parvoz davomida yilida kamida o'n soat, havodagi harakatni boshqarish markazlarida va trenajyorlarda (ICAOning tavsiyalari bo'yicha) o'rganish;

d) kuzatiladigan kontingentning mehnat, dam olish, ovqatlanish va jismoniy tayyorgarlik tartibiga rioya etishlari ustidan nazorat olib borish;

e) kuzatuv ostidagi shaxslarning sog'liqlarini saqlash va ish qobiliyatlarini oshirishga qaratilgan tashkiliy, profilaktik va davolash-diagnostika xarakteridagi zarur tadbirlarni o'tkazish;

j) aviatsiya va klinik meditsina masalalariga bag'ishlangan xalqaro va davlat kongresslarida, konferensiyalarda va seminarlarda qatnashish, ularda qatnashganligini tasdiqlovchi sertifikatlarni taqdim etish;

z) uchuvchilar, dispatcherlar va erda xizmat ko'rsatuvchi tarkib bilan aviatsiya psixofiziologiyasi va meditsina masalalariga bag'ishlangan mashg'ulotlarni muntazam o'tkazib turish.

244. Har xil turdagi parvozlarni tibbiy ta'minlash bo'yicha umumiy tadbirlar quyidagilardan iborat:

a) havo kemalari ekipajlari a'zolarining va HHB dispatcherlarining ish vaqti va dam olish vaqtining normalashtirilganligi ustidan tibbiy nazorat;

b) to'laqonli parvozdan oldingi (smenadan oldingi) dam olish ta'minlanishi ustidan nazorat;

v) uchuvchilar tarkibining vitaminlar qabul qilgan holda ratsional va balansli ovqatlanishi;

g) salomatligi yuzasidan kasbiy majburiyatlarini bajarishga qo'yilishi to'g'risida guvohlik beruvchi tibbiy xulosa olish maqsadida aviatsiya xodimlarining TUEH (MTUEH)da tibbiy ko'rikdan o'tishi;

d) aviatsiya xodimining aviatsiya korxonasi (aviakompaniya) shifokori huzurida dinamik kuzatuvda bo'lishi va navbatdagi tibbiy ko'rikdan so'ng kasbiy majburiyatlarini bajarishga qo'yilishi to'g'risida tibbiy xulosani rasmiylashtirish;

e) parvozdan oldingi (smenadan oldingi) ko'rikdan o'tkazib, tegishli hujjatlarda parvozga (HHB bo'yicha ishga) qo'yilishi to'g'risida xulosa berish;

j) parvozdan oldingi (smenadan oldingi) dam olish yetarli bo'lmagan yoki sifatsiz bo'lganda, charchash (o'ta charchash) aniqlanganda, o'tkir yoki surunkali kasalliklarda, zaharlanishda, shu jumladan alkogol bilan zaharlanishda, shuningdek aviatsiya shifokori qabulida navbatdagi tibbiy ko'rikdan o'tmagan yoki TUEH (MTUEH) tibbiy ko'rigidan o'tmagan shaxslarni, havo kemasi ekipaji a'zolarini parvozdan (dispetcherlarni — HHB bo'yicha ishdan) chetlatish;

z) o'z vaqtida davolash, reabilitatsiya va dispanser kuzatuvini o'tkazish maqsadida kasallikning dastlabki belgilarini, xavf omillarini, organizmning funksional rezervlari va kasbiy ish qobiliyatlari pasayganligini aniqlash;

i) turli mintaqaviy-geografik hududlarga qatnovlarni amalga oshiradigan ekipaj a'zolarining kiyimlarini tibbiy jihatdan nazorat qilish;

k) aviatsiya xodimlarini parvozga jismoniy va psixofiziologik tayyorlash;

l) ekipaj a'zolari bilan va HHB dispetcherlari bilan aviatsiya meditsinasi bo'yicha mashg'ulotlar o'tkazish.

245. Parvozda ishtirok etuvchi ekipaj a'zolarini parvozdan oldingi tibbiy ko'rikdan o'tkazish havo kemasi uchishiga ikki soatdan ko'p bo'lmagan vaqt qolganda aeroport sog'liqni saqlash punkti feldsheri tomonidan o'tkaziladi. Parvoz olti soat va undan ko'p vaqtga ushlanib qolgan hollarda parvozdan oldingi tibbiy ko'rik takroran o'tkaziladi. Parvozdan oldingi tibbiy ko'rik to'g'risida belgi parvoz topshirig'ida qayd etiladi. Ish kuni davomida bir necha parvozlarni amalga oshiradigan ekipaj a'zolarini parvozdan oldingi tibbiy ko'rikdan o'tkazish kuniga bir marta birinchi parvozdan oldin o'tkaziladi. Zaxiradagi ekipajlar zaxiraga tushishdan oldin va uchish vaqtiga qadar olti soatdan ortiq vaqt o'tsa, uchishdan oldin yana bir marta tibbiy ko'rikdan o'tkaziladi.

246. Parvozlarda rahbarlari va HHB dispetcherlari navbatchilikka (smenaga) kirishishiga ko'pi bilan bir soat qolganda tibbiy ko'rikdan o'tishlari shart.

247. Parvozdan oldingi tibbiy ko'rikdan o'tish uchun kelgan aviatsiya mutaxassisi:

a) FA mutaxassisi guvohnomasini va TUEH (TSQ) ma'lumotnomasini ko'rsatishi;

b) sog'liqni saqlash punkti feldsheriga o'zining holati va parvozdan oldingi dam olish tartibi to'g'risidagi ma'lumotlarni bildirishi shart.

248. Quyidagilar parvozdan oldingi tibbiy ko'rikdan o'tmaydilar:

a) birinchi va ikkinchi klassli havo kemalari ekipajlari;

b) FA shtatdagi (yoki xizmat safariga yuborilgan) tibbiy xodimlari bo'lmagan vaqtinchalik aerodromlarda aviatsiya ishlarida band bo'lgan havo kemalarining ekipajlari (klassidan qat'i nazar).

Bunday hollarda parvozga qo'yish masalasini HK komandiri ekipaj a'zosining o'zini qanday his etayotganligi, parvozdan oldingi rejimga rioya etganligi to'g'risidagi og'zaki so'rov asosida hal qiladi va bu haqda parvoz topshirig'iga qaror qabul qilgan vaqtni ko'rsatgan holda qayd etib qo'yiladi.

249. Mazkur Qoidalarning 248-bandida ko'rsatilgan HK ekipajlari a'zolari uchun parvozdan oldingi tibbiy ko'rik quyidagicha tashkil etilishi va o'tkazilishi mumkin:

a) aviakompaniya rahbarining ko'rsatmasiga binoan;

b) HK komandirining yoki aviakompaniyaning vakili (xoriydagi) ko'rsatmasiga binoan aviamutaxassis sog'lig'iga ko'ra parvoz topshirig'ini bajara olishiga shubha paydo bo'lganda.

250. FA tibbiyot xodimiga (HK komandiriga) o'zining ahvoli va parvozdan oldingi dam olish tartibiga rioya etganligi to'g'risida yolg'on ma'lumotlar berish aviamutaxassis tomonidan ushbu Qoidalarni buzish sifatida malakalanadi.

251. Ekipaj a'zolari, parvozlarda rahbarlari, HHB dispetcherlari mehnat qobiliyatlarining buzilishiga olib keladigan holatda va bemor bo'lsalar, shuningdek parvozdan oldingi tibbiy ko'rikdan o'tishdan bosh tortsalar parvozni bajarishga (HHB) qo'yilmaydilar.

252. Parvozdan (smenadan) oldingi tibbiy ko'rik hajmi tegishli mutaxassislarni jalb qilgan holda va qo'shimcha tekshiruvlar o'tkazish natijasida kengaytirilishi mumkin.

253. Shifokor (feldsher) tomonidan parvozdan (smenadan) oldingi yoki havo kemasi komandiri tomonidan parvozdan oldingi tayyorgarlik vaqtida aniqlangan alkogol (narkotik moddalar) ta'siridagi mastlik holati, shuningdek alkogol (narkotik moddalar) ta'siridagi mastlikning qoldig'i

mavjud bo'lgan holat ushbu aviamutaxassis tomonidan parvoz bajarilishiga (HHB) mutlaqo qarshi ko'rsatkichlar hisoblanadi. Har bir aniqlangan holat bo'yicha xizmat surishtiruvi o'tkazilib, aybdorlar O'zbekiston Respublikasida amalda bo'lgan normativ hujjatlarga muvofiq javobgarlikka tortiladi

254. O'zbekiston Respublikasi FA HK ekipajlari a'zolarining ish vaqti va dam olish vaqti davomiyligi HK ekspluatant (egasi) talablari bilan tartibga solinadi. Joylashish joyidan tashqarida ekipaj a'zolarining mehnat va dam olish tartibiga rioya etishlari uchun javobgarlik havo kemasi komandirining zimmasida bo'ladi.

255. Kasallik, jarohat olish yoki bir oydan ortiq vaqt davom etgan parvoz ishlaridan (HHB) tanaffusdan so'ng (xizmat safari, o'qish, ta'til, vaqtincha uchish bilan bog'liq bo'lmagan ishga o'tkazish), shuningdek aviatsiya hodisasidan (noxush hodisadan) so'ng aviamutaxassis shifokor (uchuvchilar otryadining yoki TUEH shifokori) ko'rigidan o'tishi shart, shifokor uni parvozga qo'yish to'g'risida qaror qabul qiladi.

256. Havo kemalari bort va avariya aptechkalari bilan, xalqaro parvozlarni va chegara hududlarida parvozlarni bajaradigan HK esa ekipaj uchun qo'shimcha aptechkalar bilan jihozlangan bo'lishi kerak. Ekipaj a'zolari o'z-o'ziga va bir-birlariga birinchi tibbiy yordam ko'rsatishni bilishlari lozim.

257. Joylashish joyidan tashqarida ekipaj a'zolarini tibbiy himoya qilish bo'yicha profilaktik tadbirlar majmuasining bajarilishini tashkillashtirish havo kemasi ekipajini xizmat safariga yuborayotgan uchuvchilar bo'linmasining bevosita rahbariga yuklatiladi.

13-§. Aviatsiya xavfsizligini ta'minlash

258. Aviatsiya xavfsizligining asosiy vazifasi yo'lovchilar, ekipaj a'zolarini, erda xizmat ko'rsatuvchi xodimlarni, shuningdek havo kemalari va FA obyektlarini erda yoki parvozda amalga oshiriladigan g'ayriqonuniy aralashuv aktlaridan himoya qilish va qo'riqlashdan iborat. Bunga tadbirlar majmuasini bajarish hisobiga, davlat darajasida, shuningdek aviakompaniya (aeroport) darajasida odamlar va moddiy resurslarni jalb etish hisobidan erishiladi.

259. Aviatsiya xavfsizligi sohasidagi tadbirlar, qoidalar va tartibotlarni, shuningdek ularni bajarish tartibini aniqlab beradigan asosiy hujjatlar bo'lib, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2000-yil 5-iyuldagi 256-son qarori bilan tasdiqlangan O'zbekiston Respublikasi FAni g'ayriqonuniy aralashuv aktlaridan aviatsion xavfsizlikni ta'minlashning milliy dasturi, shuningdek aviakompaniyalar va aeroportlarning aviatsion xavfsizlikni ta'minlash dasturlari hisoblanadi.

260. Havo kemalari ekipajlari a'zolari O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2000-yil 5-iyuldagi 256-son qarori bilan tasdiqlangan O'zbekiston Respublikasi FAni g'ayriqonuniy aralashuv aktlaridan aviatsion xavfsizlikni ta'minlashning milliy dasturi, shuningdek aviakompaniyaning aviatsion xavfsizlikni ta'minlash dasturining o'zlariga tegishli qismlari bilan tanishgan bo'lishlari kerak. Barcha aviatsiya xodimlari maxsus tayyorgarlikdan o'tishlari kerak.

261. Aviatsion xavfsizlikni ta'minlash uchun javobgarlik:

Oldingi tahrirga qarang.

a) davlat darajasida — "O'zaviatsiya" agentligi;

(261-bandning "a" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

b) aviakompaniya darajasida — aviakompaniya rahbari;

v) aeroport darajasida — aeroport rahbari;

g) parvozni bajarish vaqtida havo kemasida — havo kemasi komandiriga yuklanadi.

262. FAda aviatsiya xavfsizligini ta'minlashning asosiy yo'nalishlari quyidagilardan iborat:

a) FA obyektlarida joriy qilinadigan rejim-qo'riqlash tadbirlari;

b) yo'lovchilar, havo kemalari ekipajlari a'zolari, aeroport xodimlari va boshqa mansabdor shaxslar, shuningdek qo'l yuki, bagaj, yuk, pochta, bort aslahalari va havo kemalarini aviatsiya xavfsizligi tekshiruvidan o'tkazish;

v) havo kemalarini himoya qilish choralari;

g) xodimlarni aviatsiya xavfsizligi masalalari bo'yicha tayyorlash.

263. Aeroportlarda, aerodromlarda va aviakorxonalarda normativ hujjatlar talablariga muvofiq kirish va obyektning ichki tartibi belgilab qo'yiladi.

A, B, V, G va D klasslardagi aerodromlar va aviakorxonalarining muhim obyektlari begona kishilarning, transport vositalarining va jonivorlarning xizmat hududiga nazoratsiz kirib olish imkoniyatlariga yo'l qo'ymaydigan to'siqlarga ega bo'lishi kerak.

264. Aviatsiya xavfsizligi nazorati aviatsiya xavfsizligi xizmati xodimlari tomonidan maxsus yo'riqnoma va texnologiya talablariga muvofiq amalga oshiriladi.

265. Yo'lovchi va yuk tashuvlarini amalga oshiradigan havo kemalarini tekshiruvdan o'tkazish ular turgan joylarda, yo'lovchilarni kemaga chiqarib boshlashdan va bagajni (yukni) ortib boshlashdan oldin ekipaj a'zolaridan birining yoki muhandislik-aviatsiya xizmati xodimi ishtirokida o'tkaziladi.

266. Parvozdagi havo kemasida sharoit taqozosi bilan havo kemasi komandirining qaroriga muvofiq yo'lovchilarning roziligidan qat'i nazar, yo'lovchilar, qo'l yuki va bagaj aviatsiya xavfsizligi tekshiruvidan o'tkazilishi mumkin.

267. Havo kemalari doimiy, ishonchli qo'riqlanishi lozim.

268. Havo kemalarining qo'riqlash quyidagicha amalga oshiriladi:

a) ATBda texnik xizmat ko'rsatilayotganda — aviakorxonada ATB (MAX) vakili tomonidan;

b) aerodromlarning to'xtab turish joylarida — to'xtab turish joyidagi navbatchi yoki harbiylashtirilgan (qorovul) qo'riqchi tomonidan;

v) davomiyligi ikki soatgacha bo'lgan qisqa muddatli turish joylarida va ekipaj tarkibida bortmuhandis (bortmexanik) bo'lganda, shuningdek aeroportdan tashqarida ilojsiz qo'nishlarda — havo kemasining komandiri ko'rsatmasi bo'yicha ekipaj a'zolari tomonidan, ekipaj tarkibida bortmuhandis (bortmexanik) bo'lmaganda, saqlash uchun ATB (MAX) javobgar xodimiga topshiriladi, chet ellardagi aeroportlarda esa — navbatdagi uchish uchun to'xtab turish joyidagi muddatdan qat'i nazar, aviakompaniya vakili tomonidan;

g) vaqtinchalik aerodromlarda va qo'nish maydonchalarida — buyurtmachining qo'riqlashi ostida, texnik xizmat ko'rsatilayotganda esa — maxsus yo'riqnoma talablariga muvofiq aviatexnik tomonidan.

269. Havo kemalarining aerodromning to'xtab turish joyida saqlanishi uchun javobgarlik bort daftarida va havo kemalarini qo'riqlashga yoki xizmat ko'rsatish uchun qabul qilish-topshirish daftarida oxirgi imzoni qo'ygan mansabdor shaxs (to'xtab turish joyi bo'yicha navbatchi, ekipaj a'zosi, harbiylashgan qo'riqlash qorovuli, aviakompaniyaning xorijiy aeroportdagi vakili) zimmasida bo'ladi.

270. Havo kemasini ekipajga topshirish faqatgina qabul qilishni amalga oshirayotgan ekipaj a'zosida FA mutaxassisining amaldagi guvohnomasi va ushbu havo kemasini olishga ruxsat beradigan hujjat (parvoz topshirig'i) bo'lgandagina amalga oshiriladi.

271. Doimiy qo'riqlanadigan havo kemalariga parvozlarni bajarish ruxsat etiladi. Havo kemasi qo'riqlanmagan hollarda, aviatsion-muhandislik xizmatining vakillari uni maxsus "Mazkur HK turlarini ko'rikdan o'tkazish joylarining ro'yxati"da belgilangan hajmda ko'rikdan o'tkazishlari va bort daftarini va karta-naryadda ko'rik natijalari haqida tegishli yozuvlarni qoldirishlari shart.

14-§. Parvozlarni qidirish va avariya qutqarish ta'minoti

272. Parvozlarni qidirish va avariya qutqarish ta'minoti — halokatga uchragan havo kemasi yo'lovchilari va ekipajini qidirish va qutqarish, jabrlanganlarga yordam ko'rsatish va ularni halokat yuz bergan joydan evakuatsiya qilish bo'yicha zudlik bilan va samarali qidirish hamda avariya qutqarish ishlarini tashkil etish va bajarishga qaratilgan tadbirlar majmuasidir.

273. Parvozlarni qidirish va avariya qutqarish ta'minoti quyidagilarni o'z ichiga oladi:

a) qidirish-qutqarish kuchlari, vositalari va havo transporti harakatiga xizmat ko'rsatish organlari navbatchiligini tashkil qilish;

b) falokatga uchraganlik haqidagi signallarni qabul qilish va qidiruv-qutqaruv xizmatini va u bilan birga harakat qiladigan tashkilotlarni xabardor qilishni tashkil etish;

v) havo kemalari ekipajlarini avariya vaziyatlarida harakatlanishga va avariya keyin erga (suvga) qo'ngandan so'ng ekstremal sharoitlarda yashashga tayyorlashni tashkil etish;

g) havo kemalarini bort avariya bilan qutqarish vositalari bilan butlash, yo'lovchilar va ekipajni individual hamda guruh bo'lib foydalaniladigan avariya bilan qutqarish jihozlari bilan ta'minlash;

d) yo'lovchilar bilan asosiy avariya bilan qutqarish jihozlarining turgan joyi va ulardan foydalanish qoidalari, avariya vaziyatlarida qanday xatti-harakat qilish to'g'risida yo'riqnomani o'tkazish;

e) qidiruvchi havo kemalarini, qidirish-qutqarish xizmati mutaxassislarini va aviakorxonalarining avariya bilan qutqarish komandalarini maxsus tayyorgarlikdan o'tkazish;

j) halokatga uchragan havo kemasi yo'lovchilari va ekipajni qutqarish bo'yicha qidirish va avariya bilan qutqarish operatsiyalarini tashkil qilish va o'tkazish;

z) tabiiy ofatlar, avariya va halokatlarda aholiga yordam ko'rsatishni tashkil qilish.

274. Parvozlarni qidirish va avariya bilan qutqarish ta'minotini (PQAQT) tashkil etish uchun havo transporti harakatiga xizmat ko'rsatish organlarining joylashishini, parvozlarning intensivligini, aeroportlarning texnik-iqtisodiy imkoniyatlarini hisobga olgan holda belgilanadigan aviakorxonalarining (aeroportlarning) QAT uchun javobgar hududlari tashkil etiladi.

275. Har bir aeroport aeroportning javobgarlik hududida qidirish va avariya bilan qutqarish ishlarini tashkil etish va o'tkazish bo'yicha yo'riqnomani va qutqarish operatsiyalari o'tkazilganda boshqa idoralar bilan hamkorlik qilish rejasi ishlab chiqiladi.

276. Parvozlarni qidirish-qutqarish kuchlari va vositalarining doim tayyor holda turishi, javobgar hudud doirasida qidirish va qutqarish ishlarining o'z vaqtida olib borilishi uchun javobgarlik aeroportlarning rahbarlariga yuklatiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

(277-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 20-maydagi 77-N-son buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-7, 23.05.2016-y.) asosan o'z kuchini yo'qotgan — O'R QHT, 2016-y., 21-son, 243-modda)

278. Barcha davlatlar havo kemalarini qidiruv va qutqaruv ishlarini, qidiruv-qutqaruv kuchlari va vositalarini joylashtirish, qidiruv-qutqaruv ishlarini bajarishda tekin ta'minot va xizmat ko'rsatiladi.

15-§. Parvozlarni ishlab chiqarish-dispetcherlik xizmati bilan ta'minlash

279. Parvozlarni ishlab chiqarish-dispetcherlik xizmati bilan ta'minlash ushbu Qoidalar va Markaziy ishlab chiqarish dispetcherlik xizmati (MICHDX) to'g'risidagi nizomga muvofiq amalga oshiriladi.

280. Ishlab chiqarishni (havo transportida tashish va aviatsiya ishlarini) tezkor boshqarish jarayoni quyidagilarni nazarda tutadi:

a) ishlab chiqarish jarayoni to'g'risida axborot to'plash;

b) parvozlarning sutkalik rejasi va smenalarning sutkalik topshirig'i bajarilayotganligi ustidan nazorat;

v) parvozlarning rejalaridan chetga chiqishlar sabablarini tahlil qilish;

g) operatsiyalarga bo'lib bajariladigan ishlarda operatsiyalar, havo kemalarini jo'natishga va yetib kelishiga tayyorlashning texnologik grafiklari bajarilishini nazorat qilish, ularning buzilish sabablarini tahlil etish;

d) parvozlarning sutkalik rejalarini bajarilishidan chetga chiqishlarning oldini olish va bartaraf etish maqsadida tezkor tartibga solish va rejalashtirish;

e) havo transportida tashish, aviatsiya ishlarini rejasini bajarish va xalqaro yo'nalishlardagi, MDH davlatlari va mahalliy havo yo'llaridagi parvozlarning muntazam bajarilishini ta'minlash maqsadida O'zbekiston aviakorxonalarini (komplekslari) va aeroportlarining ishlab chiqarish-dispetcherlik xizmatlari faoliyatiga rahbarlik qilish va muvofiqlashtirish.

281. Quyidagilar ishlab chiqarishni tezkor boshqarishni amalga oshiradi va parvozlarning muntazamligi va tejamkorligi sharoitida aviatsiya ishlarini va tashishlar rejasi bajarilishini tezkor ta'minlash uchun javobgar bo'ladi:

a) milliy aviakompaniyada — markaziy ishlab chiqarish dispetcherlik xizmati (MAK MICHDX);

b) boshqa aviakompaniyalarda, shuningdek aviakorxonalarda (1—3 klassli aeroportlarda) — korxonaning ishlab chiqarish dispetcherlik xizmati (KICHDX);

v) aviakorxonalarda (4-klassli aeroportlarda) va biror idora hisobida turadigan aeroportlarda operativ boshqarish funksiyasi aviakorxonada (aeroport) rahbarining buyrug‘i bilan tayinlangan mutaxassisga yuklatiladi.

MAK komplekslari va xizmatlari uchun MAK MICHDXning ko‘rsatmalarini bajarish majburiydir.

282. Parvozlarning sutkalik rejasini kelgusi sutkadagi ishlab chiqarish vazifalarining o‘ziga xos xususiyatlarini hisobga olgan holda, aviakompaniya HK harakatining tasdiqlangan jadvaliga, uchuvchilar bo‘linmasining reja-naryadiga, parvozlarning dastlabki rejalariga va aviatsiya ishlarini bajarish bo‘yicha buyurtmalarga, samoviy hududdan foydalanuvchilarning harakat jadvaliga, shuningdek O‘zbekiston Respublikasi FA aerodromlarida uchish va qo‘nish amalga oshirilishiga asoslanib tuziladi.

283. Parvoz kuni arafasida aeroportlarning sutkalik parvozlarning rejasini ta‘minlanishi (kelishilishi) uchun MAK MICHDX, HBB YaT BM (havo transporti harakatini boshqarishning yagona tizimi bosh markazi) xabar berish tabeliga muvofiq boshqa manzillarga yuboriladi.

284. Parvoz kuni arafasida MAK MICHDX aeroportlarning sutkalik rejalarini jadvali, uchuvchilar bo‘linmasining reja-naryadi, O‘zbekiston Respublikasi FA aeroportlarining sutkalik rejalariga asoslanib parvozlarning yig‘ma sutkalik rejasini tuzadi va MAKda tasdiqlanadi.

285. MAK MICHDX HK harakati jadvaliga, aeroportlarning sutkalik rejalariga asoslanib xalqaro, liter, nazorat ostidagi va jadvaldan tashqari yo‘nalishlarning yig‘ma sutkalik rejalarini tuzadi.

286. Parvozlarning sutkalik rejasini sifatli va o‘z vaqtida tuzilishi uchun javobgarlik ADP (aviakorxonada (aeroport) rahbarining buyrug‘i bilan tayinlangan mutaxassisga), KICHDX, MAK MICHDXga yuklatiladi.

287. Ishlab chiqarish-dispetcherlik organlarining bir-biri bilan va o‘zaro hamkorlik qiluvchi xizmatlar (organlar) bilan aloqani tashkil etish aloqa tashkilotining tasdiqlangan sxemasiga muvofiq amalga oshiriladi.

XI. Havo kemalarining parvozi

1-§. Asosiy talablar

288. Havo kemalarining havo trassalari, XHY, belgilangan yo‘nalishlar, HHB dispetcheri tomonidan berilgan trayektoriyalar bo‘yicha, aviatsiya ishlari olib boriladigan hududlarda, shuningdek aerodrom (aerouzel) hududlaridagi parvozlari:

a) uskunalar bo‘yicha parvozlarning qoidalari (UPQ);

b) vizual boshqariladigan parvozlarning qoidalari (VPQ);

v) vizual (ko‘z bilan chamalab) qo‘nishni boshlash qoidalari bo‘yicha bajariladi.

2-§. Uskunalar bo‘yicha parvozlarning qoidalari

289. Uskunalar bo‘yicha parvozlarning qoidalari:

a) parvozlarni uchish-navigatsiya uskunalari bo‘yicha HHB organlari tomonidan doimiy ilojsiz nazorat ostida bajarilishini;

b) HHB organlari dispetcherlari tomonidan havo kemalari orasidagi eshelonlashning belgilangan intervallari ta‘minlanishini nazarda tutadi.

290. Uskunalar bo‘yicha parvozlarning qoidalari:

a) yuqori samoviy hududlarda;

Oldingi tahrirga qarang.

b) pastki samoviy hududlarda haqiqiy tezligi 550 km/soat (297 uz) bo‘lgan parvozlarda;

(290-bandning “b” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

v) pastki samoviy hududlarda haqiqiy tezligi 550 km/soat (297 uz) va undan past bo'lgan parvozlarda, agar VPQ qo'llanilmasa;

(290-bandning "v" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

g) shtora qo'llaniladigan parvozlarda qo'llaniladi.

291. UPQ bo'yicha parvozlarda berilgan eshelonlarda (balandliklarda) vertikal, bo'ylama va yonlama eshelonlash qoidalariga muvofiq berilgan parvoz tartibiga, belgilangan yo'nalishga (HT XHY) yoki dispetcher tomonidan vektorlashtirish paytida beriladigan trayektoriyaga qat'iy rioya etgan holda bajariladi.

292. UPQ bo'yicha parvozlarda bajarilganda havo kemasi komandiri quyidagilar uchun javobgardir:

a) aerodrom hududidan chiqish sxemasiga, berilgan eshelonga (balandlikka), parvoz yo'nalishiga, pasayish va qo'nish uchun kirish sxemasiga, vektorlashtirish paytida beriladigan trayektoriyaga va parvoz parametrlariga rioya etilishi uchun;

b) havo kemasining haqiqatda joylashgan o'rni, parvoz balandligi va sharoitlari haqida aniq va o'z vaqtida axborot berilishi uchun;

v) HHB organi dispetcherining ko'rsatmalarini aniq va o'z vaqtida bajarilishi uchun.

293. Havo kemasi parvozinin bajarilishini boshqarayotgan HHB organi dispetcheri quyidagilar uchun javobgardir:

a) parvoznin xavfsiz eshelonining to'g'ri tayinlanishi uchun;

b) vertikal, bo'ylama va yonlama eshelonlashning belgilangan intervallari ta'minlanishi uchun;

v) mavjud vositalar va ekipajning doklamlari bo'yicha ekipaj tomonidan berilgan eshelon (balandlik) va parvoz yo'nalishi, aerodrom hududidan chiqish sxemasi, pasayish va qo'nish uchun kirish sxemasi, vektorlashtirish paytida beriladigan trayektoriyaga rioya etilayotganligini nazorat qilish uchun;

g) ekipajga havo, meteorologik va ornitologik vaziyat to'g'risida, radiolokatsion nazorat mavjud bo'lganda esa berilgan eshelon (balandlik) va parvoz yo'nalishi, aerodrom hududidan chiqish sxemasi, pasayish va qo'nish uchun kirish sxemasi, vektorlashtirish paytida beriladigan trayektoriyadan chetga chiqishlar haqida o'z vaqtida axborot berish;

d) havo kemasining qo'shni HHX hududiga kirish sharoitlarini kelishish uchun;

e) havo kemalari ekipajlariga beriladigan ko'rsatmalar va tavsiyalarning asoslanganligi uchun.

3-§. Vizual boshqariladigan parvozlarda

294. Vizual boshqariladigan parvozlarda quyidagilarni nazarda tutadi:

a) ekipaj tomonidan boshqa havo kemalarining parvozlarni ko'rib kuzatish yo'li bilan belgilangan intervalni tutib turish;

Oldingi tahrirga qarang.

b) havo kemasida soatiga 300 km (162 uz) tezlikda parvoz qilib, oldindagi joylar va to'siqlarni ko'rib kuzatgan holda haqiqiy xavfsiz balandlikni tutib turish va tekislikdagi hamda past-balandlikdagi sun'iy to'siqlarni aylanib o'tish.

(294-bandning "b" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

295. VPQ quyidagi hollarda qo'llaniladi:

Oldingi tahrirga qarang.

a) 6100 metrdan past (eshelon raqami 200) samoviy hududda va haqiqiy tezligi soatiga 550 km.dan (297 uz.dan) ortiq bo'lmagan parvozlarda pastki xavfsiz eshelongacha va pastki xavfsiz eshelondan quyida soatiga 450 km.dan (245 uz.dan) ortiq bo'lmagan tezlikda;

(295-bandning "a" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

b) kunduzi.

Oldingi tahrirga qarang.

296. Bulutlar soni parvoz balandligidan quyida 1-2 oktantdan (FEW) oshmaydigan hollarda bulutlar ustidan VPQ bo'yicha parvozlarga ruxsat etiladi. Bunday hollarda bulutlarning yuqori chegarasi bilan havo kemasigacha bo'lgan masofa 300 metrdan (1000 futdan) kam bo'lmasligi kerak.

(296-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

297. VPQ bo'yicha parvozlari mazkur Qoidalarining 13-ilovasida berilgan talablarga muvofiq sharoitlarda bajariladi.

Oldingi tahrirga qarang.

298. Soatiga 300 km. (162 uz) va undan past tezlikda VPQ bo'yicha tekislik hamda past-balandlikdagi yo'nalish bo'yicha parvoz qilayotgan havo kemalariga oldinda havo kemasi kursi bo'yicha ko'rinib turgan sun'iy to'siqlarni, qoidaga ko'ra, to'siqdan kamida 500 metr (0,3 d.mili) o'ngdan aylanib o'tishga ruxsat beriladi.

(298-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

299. Oldinda uchib ketayotgan havo kemasini quvib o'tish o'ng tomondan kamida 500 metr (0,3 d.mili) interval bilan bajarilishi kerak.

(299-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

300. Oldinda uchib ketayotgan havo kemasiga uning kursidan kamida 70 darajaga farq qiladigan kurs bilan yaqinlashayotgan havo kemasi quvib o'tayotgan havo kemasi hisoblanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

301. Doira bo'ylab parvozlari bajarilayotganda bir xil turdagi havo kemalarini quvib o'tish taqiqlanadi. Tezligi yuqori bo'lgan havo kemalari tezligi past bo'lgan havo kemalarini doiraning ichki tomonidan uchinchi burilishda va kamida 500 metr (0,3 d.mili) interval bilan quvib o'tishi mumkin.

(301-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

302. Havo kemalari kesishadigan kurslar bo'ylab bitta eshelonda (balandlikda) parvoz qilayotganda ularning komandirlari chap tomonda havo kemasini ko'rsa — parvoz balandligini balandliklar farqi havo kemalarining xavfsiz tarqalib ketishini ta'minlaydigan darajagacha pasaytirishi, o'ng tomondan ko'rganda esa — balandlikni shu darajagacha oshirishi kerak.

303. Agar parvoz balandligini o'zgartirishning iloji bo'lmasa (havoning bulutligi, eng past balandlikda parvoz etilayotganligi yoki boshqa cheklovlar tufayli), komandirlar havo kemalarini xavfsiz tarqalib ketishini ta'minlab ularni burib yuborishlari kerak.

304. Mahalliy havo liniyalari bo'yicha parvozlari qarama-qarshi kurslar (yo'nalishlar) bo'yicha past eshelondan ham past balandlikda tarqatilgan yo'nalishlar bo'ylab amalga oshiriladi. Yondan eshelonlashtirishni ta'minlashning iloji bo'lmasa, balandlik bo'ylab eshelonlashtirish yoki bir tomonlama harakatlanish tashkillashtiriladi.

305. Qarama-qarshi kurslarda nazarda tutilmagan holda yaqinlashish sodir bo'lganda har bir komandir kemalar chap bortlari bilan tarqalib ketish uchun o'z havo kemasini o'ng tomonga burishi kerak.

306. Meteorologik sharoitlar HPQga muvofiq parvoz uchun qo'yilgan talablarga mos kelmaydigan darajaga qiymatlarga qadar yomonlashsa, havo kemasining komandiri:

a) uchib chiqqan aerodromga qaytishga yoki eng yaqin zaxira aerodromda qo‘nishga;
b) agar parvozni bajarish topshirig‘ining maqsadi komandirni tayyorlash bo‘lsa va havo kemasining hamda havo trassasining (MHY) jihozlanishi bunga to‘sqinlik qilmasa, UPQ bo‘yicha parvoz qilishga o‘tishga majbur.

307. Vertolyot komandirlari, bundan tashqari, havodan turib tanlangan maydonchalarga qo‘nishlari mumkin. Vertolyot komandiri o‘z harakatlari haqida IIB organiga xabar berib turishi kerak.

308. Parvozni UPQga ko‘ra amalga oshirishga o‘tganda havo kemasining komandiri o‘z harakatlarini va parvoz eshelonini (balandligini) HHB organi bilan muvofiqlashtirishi va bu organning dispetcheri havo kemalari orasidagi belgilangan oraliq masofani ta‘minlashi shart.

309. Havo kemasi qo‘qqisdan VPQga ko‘ra parvozlar uchun belgilangan minimumdan ham pastroq minimum sharoitlariga tushib qolguday bo‘lsa, vizual parvozga o‘tish maqsadida uskunalar belgilagan xavfsiz balandlikdan ham pastroqqacha pasayish ruxsat etilmaydi (taqiqlanadi). Bunday holda havo kemasining komandiri parvozni bajarishni uskunalariga ko‘ra amalga oshirishga o‘tishi, 180 darajaga burilishi, uchib chiqqan aerodromga qaytishi, yoki eng yaqin aerodromda qo‘nishi shart. 180 darajaga burilib bo‘lingach, vizual parvozga o‘tishning iloji bo‘lmasa, komandir pastki xavfsiz eshelon balandligini egallashga o‘tishi va keyingi harakatlarini HHB organining dispetcheri bilan muvofiqlashtirishi shart.

310. Ko‘rish masofa 3000 metrdan kam bo‘lganda, VPQ bo‘yicha parvozni boshqarish dasturlar bo‘yicha tayyorgarlikdan o‘tgan va UPQ bo‘yicha parvoz etish huquqiga ega bo‘lgan havo kemalarining komandirlariga ruxsat etiladi. UPQ bo‘yicha parvoz etish huquqiga ega bo‘lmagan havo kemalarining komandirlari havo kemasi tabiiy ufq chizig‘iga qarab parvozni boshqarish ehtimolini yo‘qqa chiqargan sharoitlarga qo‘qqisdan tushib qolguday bo‘lsa uskunalariga qarab uchish bo‘yicha yetarlicha tayyorgarlikdan o‘tgan bo‘lishlari kerak.

311. VPQ bo‘yicha parvozlar bajarilganda havo kemasi komandiri:

- a) haqiqiy xavfsiz balandlikka rioya etilishi;
- b) parvoz yo‘nalishiga, aerodrom hududidan chiqish sxemasiga va qo‘nish uchun kirish sxemasiga aniq rioya etilishi;
- v) meteosharoitlar belgilangan darajadan ko‘ra yomonlashganda parvoz boshlangan aerodromga (zaxiradagi aerodromga) qaytish yoki UPQ bo‘yicha parvozga o‘tish to‘g‘risida o‘z vaqtida qaror qabul qilishi va bu haqda HHB organiga bildirilishi;
- g) havo kemasining haqiqatda joylashgan o‘rni va parvoz sharoitlari haqida ishonchli axborot berilishi;
- d) HHB organi dispetcherining ko‘rsatmalarini aniq va o‘z vaqtida bajarilishi;
- e) qoidalar va VPQ bo‘yicha parvozning berilgan shartlarini bajarilishi uchun javobgar.

312. Havo kemasining VPQ bo‘yicha parvozining bajarilishini bevosita boshqarayotgan HHB organi dispetcheri:

- a) parvozning balandligini (eshelonini) to‘g‘ri tayinlanishi;
- b) havo kemasi fazoga ko‘tarilayotganda vaqt intervallariga rioya etilishi;
- v) ekipajga havo, meteorologik va ornitologik vaziyat to‘g‘risida o‘z vaqtida axborot berish;
- g) ekipaj UPQ bo‘yicha parvozga o‘tganda xavfsiz eshelon (balandlik) tayinlash va havo kemalari orasidagi belgilangan intervallarning ta‘minlanishi;
- d) havo kemasining qo‘shni HHX hududiga kirish sharoitlarini kelishish;
- e) radiolokatsion nazorat mavjud bo‘lganda ekipajga havo kemasining turgan o‘rni to‘g‘risida aniq va o‘z vaqtida axborot berilishi uchun javobgar.

4-§. Qo‘nishni vizual boshlash qoidalari

313. Qo‘nishni vizual boshlash qoidalari quyidagilarni nazarda tutadi:

- a) qo‘nisholdi to‘g‘ri chizig‘iga chiqish uchun vizual manyovrlarni amalga oshirish uchun belgilangan hududi ichida aerodrom atrofida vizual manyovrlarni amalga oshirish;
- b) qo‘nish kursiga aylanib (yetarlicha) burib olgunga qadar belgilangan minimal pasayish balandligiga rioya qilish;
- v) UQY va (yoki) uning mo‘ljallari bilan doimiy vizual kontakt o‘rnatish va saqlab turish;

g) UQY va (yoki) uning mo'ljallari bilan vizual kontakt yo'qolgan taqdirda ko'nishga vizual kirishning istalgan nuqtasidan UPQ bo'yicha ikkinchi doiraga kirishning belgilangan sxemasiga o'tish bilan birga ikkinchi doiraga kirish.

314. QVK 1, 2, 3-klass havo kemalarida qo'llaniladi.

315. Qo'nishni vizual boshlash quyidagi vaziyatlarda bajariladi:

a) qo'nishning radiotexnik vositalari bilan jihozlanmagan, shuningdek bunday vositalari ishlamay qolgan aerodromlarda;

b) aerodromning radiotexnik vositalar bilan jihozlanishidan qat'i nazar, yoqilg'ini va parvoz vaqtini tejash, aerodromning o'tkazuvchanlik qobiliyatini oshirish maqsadida;

v) parvoz vaqtida alohida hodisalar ro'y berganda iloji boricha tezroq qo'nishni amalga oshirish uchun;

g) uchuvchilar tarkibiga qo'nishni vizual boshlashni amalga oshirishni mashq qildirish maqsadida.

316. Qo'nishni vizual boshlash xavfsizligini ta'minlash uchun, ichida QVKning munimumlarini va pasayishning minimal balandliklarini hisoblayotganda to'siqlarni hisobga olgan holda manyovrlarni vizual amalga oshirish hududi belgilanadi. Qo'nishni vizual boshlash hududi aerodromning mazkur toifadagi O'Klari qo'nishi uchun ishlatilishi mumkin bo'lgan har bir UQY boshlanishi markazlaridan tortilgan yo'lar bilan cheklanadi, bu yo'lar ularga o'tkazilgan urinmalar bilan tutashtiriladi. Bu yo'nlarni minimal radiuslarining son qiymatlari, havo kemalarining toifalariga bog'liq ravishda mazkur Qoidalarning 14-ilovasida keltirilgan. Jadvalda qo'nishga vizual kirishdagi ruxsat etilgan maksimal tezlikning cheklovlari alohida ustun shaklida keltirilgan.

317. QVK uchun sxema tuzganda to'siqlar hisobga olinadi, pasayishning minimal balandliklari va minimumlar hisoblab chiqiladi.

318. QVK qoidalariga ko'ra parvoz etish tasdiqlangan dasturlar bo'yicha tayyorgarlikdan o'tgan uchuvchilarga ruxsat etiladi.

319. QVK qoidalariga ko'ra parvoz etayotganda HKK quyidagilar uchun javobgardir:

a) qo'nishga vizual kirish nuqtasiga qadar uskunalarga ko'ra pasayish va qo'nishni boshlash sxemasiga rioya etilishi;

b) manyovrlarni vizual amalga oshirish va qo'nish hududining ichida UQY va (yoki) uning mo'ljallari bilan vizual kontakt paytida vizual manyovrlarni bajarish;

v) qo'nish kursiga qaytarib burish boshlangunga qadar manyovrlarni vizual amalga oshirganda, agar UQY va (yoki) uning mo'ljallari bilan vizual kontakt o'rnatilmagan bo'lsa, pasayishning belgilangan minimal balandligiga rioya etish;

g) UQY va (yoki) uning mo'ljallari bilan vizual kontakt yo'qolganda yoki belgilangan manyovrlarni vizual amalga oshirish hududidan tashqariga chiqib ketilganda o'z vaqtida ikkinchi doiraga ketish.

320. O'zining boshqaruvi ostida havo kemasining parvozi QVK qoidalariga ko'ra amalga oshirayotgan HHB organining dispetcheri:

a) havodagi vaziyat va meteosharoitning tahlili asosida QVK qoidalariga bo'yicha bajarish imkoniyatlarini aniqlanishi;

b) radiolokatsion nazorat mavjud bo'lganda ekipaj tomonidan uskunalarga ko'ra pasayish va qo'nishni boshlash sxemasiga QVK nuqtasiga qadar rioya etilishini nazorat qilinishi;

v) radiolokatsion nazorat mavjud bo'lganda manyovrlarni vizual bajarishning belgilangan hududiga kirishni nazorat etilishi va QVKni bajarishga ruxsat berilishi.

QVKga ruxsat berilishi QVKni bajarayotganda belgilangan manyovrlarni vizual amalga oshirish hududi doirasida uchishni, UPQ bo'yicha qo'nishni amalga oshirayotgan samolyotlar va QVKni bajarayotgan samolyot orasidagi oraliq masofalarga rioya etilishini anglatadi;

g) radiolokatsion nazorat mavjud bo'lganda ekipaj tomonidan ikkinchi doiraga ketish sxemasiga rioya etilishini nazorat qilinishi;

d) ekipaj o'z vaqtida havo, meteorologik va ornitologik sharoitdan xabardor etilishi uchun javobgardir.

5-§. Uchib ketish va uchib kelish qoidalari

321. Havo kemasi komandiri:

- a) ekipajning parvozni bajarishga tayyorligi;
- b) havo kemasining sozligi;
- v) meteovaziyatni tahlil qilish;

g) dispetcherning uchish, qo'nish va zaxira aerodromlari holati, havodagi vaziyat va parvozni ta'minlash to'g'risidagi axborotlarga asoslangan holda fazoga ko'tarilish haqida qaror qabul qiladi.

322. ADP dispetchepi (brifing xizmat ko'rsatiladigan aeroportlardan tashqari) parvozlarni rejasiga va havo kemasi komandirining uchish to'g'risida qabul qilgan qaroriga asosan ekipajga quyidagi hollarda fazoga ko'tarilishga dispetcherlik ruxsatini beradi:

- a) uchish (qo'nish) aerodromining texnik holati belgilangan talablarga javob bersa;
- b) zaxira aerodromining texnik holati belgilangan talablarga javob bersa;
- v) havodagi vaziyat parvozni bajarishga to'sqinlik qilmay, amaldagi va prognoz qilinayotgan

ob-havo esa uchish uchun belgilangan minimumdan past bo'lmasa;

g) yo'nalish bo'yicha, qo'nish va zaxira aerodromlaridagi ob-havo prognozi belgilangan talablarga javob bersa;

d) ekipaj bajariladigan parvozga tayyorgarlik ko'rishning to'liq hajmda bajarilganligi haqida axborot bersa.

323. Agar uchish, qo'nish va (yoki) zaxira aerodromlarida, shuningdek yo'nalish bo'yicha (aviatsiya ishlari olib boriladigan hudud bo'yicha) meteosharoitlar uchish to'g'risida qaror qabul qilingan vaqtdan havo kemasi fazoga ko'tarilgunga qadar ushbu aerodromlar (yo'nalishlar) uchun o'rnatilgan minimumdan pastga tushgan bo'lsa, dispetcher axborotni olgandan so'ng bu haqda ekipajga xabar berishi shart. Havo kemasining komandiri esa uchish imkoniyatlarini yana bir bor baholab ko'rishi kerak.

324. Agar uchish to'g'risida qaror qabul qilingan vaqtdan havo kemasi fazoga ko'tarilgunga qadar bo'lgan vaqt ichida dispetcher ushbu HK parvozigacha taalluqli cheklovlar, man etishlar yoki ogohlantirishlar to'g'risida axborot (xabarnoma, NOTAM va h. k.) olsa, bu haqda ekipajga xabar berishi shart. Havo kemasining komandiri esa uchish imkoniyatlarini takroran baholab ko'rishi kerak.

325. Fuqaro aerodromlaridan FA havo kemalarining fazoga ko'tarilishi, shuningdek FA havo kemalarining belgilangan yo'nalish (aviatsiya ishlari bajariladigan hudud) bo'ylab parvozlarni bajarishi yoki harbiy aerodromda qo'nishi haqida dispetcherlik ruxsatnomasi ADP dispetcheri tomonidan SHFB YaT RM harbiy sektori bilan kelishilgan holda beriladi.

326. Havo kemasi komandiri meteorologik vaziyatni tahlil qilib:

a) parvoz boshlanadigan aerodromda amaldagi va prognoz qilinadigan ob-havo uchish uchun belgilangan minimumdan past bo'lmasa;

b) parvoz yo'nalishida aylanib o'tish mumkin bo'lmagan meteohodisalar mavjud bo'lmasa;

v) manzil aerodromida amaldagi va qo'nish payti uchun (± 30 daqiqa) prognoz qilinadigan ob-havo [15-ilovadagi](#) jadvalda keltirilgan variantlardan biriga to'g'ri kelsa va ushbu Qoidalarining [32—34-bandlari](#) va [15-ilova](#) jadvali talablariga javob beradigan zaxiradagi aerodrom mavjud bo'lsa.

g) ikkita kuch qurilmasiga ega HK uchun bitta dvigatel ishlamay qolganda yo'nalishning istalgan nuqtasidan 60 daqiqadan oshmaydigan vaqt davomida yetib boriladigan zaxira aerodromi mavjud bo'lsa. Tanlangan aerodromlar ushbu turdagi HKni qabul qilishga yaroqli bo'lishi va hech bo'lmaganda bitta uskunalari bo'yicha qo'nishni boshlash tizimiga ega bo'lishi kerak. Bu aerodromda qo'nish payti uchun (± 30 daqiqa) prognoz qilinadigan ob-havo minimumdan past bo'lmasligi kerak;

Oldingi tahrirga qarang.

d) ikkita gaz turbinali dvigatelga ega HKda EDTO qoidalari bo'yicha parvoz qilganda, zaxiradagi aerodromlarni tanlash ekspluatantning EDTO (EDTO MANUAL) bo'yicha parvoz qilish haqidagi qo'llanmasiga muvofiq amalga oshiriladi.

(326-bandning "d" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

e) havodagi vaziyat parvozni bajarish uchun to‘sqinlik qilmasa UPQ bo‘yicha uchish to‘g‘risida qaror qabul qiladi.

327. Ushbu Qoidalarning 15-ilovasidagi jadvalning 1-varianti bo‘yicha parvoz qilish to‘g‘risida qaror qabul qilinayotganda qo‘nish aerodromidan olingan amaldagi ob-havo to‘g‘risidagi ma’lumot ko‘pi bilan bir soat oldin olingan bo‘lishi kerak.

Parvoz davomiyligi 2 soatgacha davom etganida:

a) shamolning tezligi va yo‘nalishi belgilangan cheklashlarga muvofiqligi uning kuchayishini hisobga olgan holda aniqlanadi;

b) UQYdagi ko‘rish uzoqligiga amal qilishga ruxsat etiladi.

Bunda, agarda UQYdagi ko‘rish bo‘yicha fazoga ko‘tarilish to‘g‘risida qaror kechasi qabul qilinadigan bo‘lsa, manzil (zaxira) aerodromiga qo‘nish esa kunduzi amalga oshiriladigan bo‘lsa, UQYdagi ko‘rish darajasi kunning qorong‘i paytidan yorug‘ paytiga o‘tish vaqtida pasayishini hisobga olish kerak.

328. Manzil va zaxira aerodromlarida UPQ bo‘yicha parvozni boshlash to‘g‘risida qaror qabul qilinganda quyidagilar hisobga olinmaydi:

a) uchib kelish vaqtiga prognoz qilinadigan meteohodisalar;

b) uchib kelish vaqtiga prognoz qilinadigan shamolning kuchayishi;

v) bulutlarning pastki chegarasi balandligi, agar ularning amaldagi va (yoki) prognoz qilinadigan soni 3-4 oktantdan (SCT) oshmasa;

g) uchib kelish vaqtiga prognoz qilinadigan ko‘rishning vaqtincha yomonlashuvi (TEMPO) va (yoki) bulutlar pastki chegarasining pasayishi.

Agar manzil (zaxira) aerodromiga yetib kelish vaqti ko‘rishning va (yoki) bulutlarning pastki chegarasi balandligi o‘zgarishining prognoz qilinadigan vaqtiga (VESMG) to‘g‘ri kelsa, UPQ bo‘yicha uchish to‘g‘risida qaror qilinganda ularning eng past ko‘rsatkichlari hisobga olinadi.

Oldingi tahrirga qarang.

329. UPQ bo‘yicha parvozlarda manzil uchun zaxira aerodrom sifatida shunday aerodrom tanlanishi mumkinki, unda uchib kelish vaqtiga kelib quyidagilar prognoz qilinayotgan bo‘lsa:

a) bulutlarning pastki chegarasi balandligi minimumdan 50 metr (165 fut) va ko‘rish uzoqligi 500 metr baland bo‘lsa;

b) bulutlarning pastki chegarasi balandligi 90 metrdan (300 futdan) va ko‘rish uzoqligi 1000 metrdan kam emas — agar aerodrom toifalashtirilgan minimum bo‘yicha foydalanishga qo‘yilgan bo‘lsa, komandir va HK esa ushbu toifaga mos keladigan tegishli toifa yoki minimum bo‘yicha parvozlarga qo‘yilgan bo‘lsa;

v) bulutlarning pastki chegarasi balandligi minimumdan 100 metr (330 fut) va ko‘rish 1000 metrdan baland — tanlangan zaxira aerodromi manzil aerodromidan ko‘pi bilan 50 km (27 d.mili) masofada joylashgan bo‘lsa.

(329-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

330. Parvoz boshlangan aerodromda meteosharoitlar unga qo‘nish uchun belgilangan minimumdan past bo‘lsa yoki boshqa sabablarga ko‘ra unga qaytib kelishning iloji bo‘lmasa, uchib ketish uchun zaxira aerodromi tanlanishi kerak.

Oldingi tahrirga qarang.

331. Uchib ketish uchun zaxira aerodromi shunday tanlanishi kerakki, undagi haqiqiy ob-havo va uchib kelish vaqtidagi ob-havo qo‘nish uchun belgilangan minimumdan past bo‘lmasligi, parvoz boshlangan aerodromdan ungacha uchib borish masofasi barcha hollarda quyidagicha bo‘lishi lozim:

a) ikkita dvigatelga ega HK uchun: 1 ta to‘xtab qolgan dvigateli bilan kreysler tezligidagi parvoz vaqti 1 soat ekvivalentidan uzoq bo‘lmagan masofa, HK foydalanish bo‘yicha qo‘llanmaga muvofiq, amaldagi uchish og‘irligidan foydalanib shtil sharoitlariga va standart ob-havo sharoitlariga moslashgan sharoitda;

b) uchta va undan ortiq dvigatelga ega HK uchun: kreyser tezligidagi parvoz vaqti 2 soat ekvivalentidan uzoq bo‘lmagan masofa, HK foydalanish bo‘yicha qo‘llanmaga muvofiq, amaldagi uchish og‘irligidan foydalanib shtil sharoitlariga va standart ob-havo sharoitlariga moslashgan sharoitda;

v) zaxira aerodromiga ketish mumkin bo‘lgan maksimal vaqt doirasida joylashgan HK uchun: mazkur bandning “a” va “b” kichik bandlarida ko‘rsatilgan masofa bo‘yicha mezonlarga javob beradigan aerodrom mavjud bo‘lmagan, birinchi zaxira aerodromi amaldagi uchish og‘irligini hisobga olib zaxiradagi aerodromgacha ketadigan maksimal vaqt doirasida joylashgan sharoitda.

(331-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

332. Ushbu Qoidalarning 329-bandiga muvofiq, agarda aerodrom dastlabki tayyorgarlik vaqtida o‘rganilgan bo‘lsa va trenajyorda undagi pasayish va qo‘nish uchun kirish sxemasiga muvofiq mashg‘ulot o‘tkazilgan bo‘lsa, hamda havo kemasi komandiri 1-klassli uchuvchi bo‘lsa tog‘ aerodromi zaxira sifatida tanlanishi mumkin.

Oldingi tahrirga qarang.

333. Quyidagi hollarda HK komandiriga zaxira aerodromi yoki parvoz boshlangan aerodromga ketish chegarasini hisobga olib uchish to‘g‘risida qaror qabul qilish huquqi beriladi:

zaxiradagi aerodrom belgilanganda;

ketish chegarasidan manzil yoki zaxira aerodromigacha bo‘lgan parvoz davomiyligi hisob-kitob bo‘yicha ikki soatdan oshmasa;

HK ekipajiga qo‘nish davrida meteorologik sharoit va parvozni amalga oshirish xususiyati hamda yo‘nalishdagi qo‘nish aerodromi haqidagi ma‘lumot taqdim etilganda.

Ekspluatant tomonidan HKlarning parvoz-dispetcherlik kuzatuvini, parvozni amalga oshirish uchun xodimlar va uchuvchilar tayyorlash dasturi hamda ekspluatatsiya protsedurasi ustidan ekspluatatsiya nazorati o‘rnatiladi.

(333-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

334. Havo kemasi komandiri UPQ bo‘yicha zaxira aerodromisiz uchish uchun qaror qabul qilish huquqiga ega, agarda:

a) manzil aerodromida shu turdagi havo kemalari qo‘nishi uchun yaroqli ikkita bir-biri bilan kesishmaydigan uchish-qo‘nish yo‘lagi mavjud bo‘lsa;

Oldingi tahrirga qarang.

b) manzil aerodromida amaldagi va uchib borish vaqtiga prognoz qilinadigan ko‘rish darajasi minimumdan (qo‘nish uchun foydalaniladigan ikkala UQY uchun ham belgilangan sistema bo‘yicha kattasi) 2000 metr va bulutlarning pastki chegarasi 150 metrdan (500 futdan) baland bo‘lsa;

(334-bandning “b” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

v) manzil aeroportiga yetib kelgan vaqtda havo kemasi bortidagi yonilg‘i miqdori hisob-kitob bo‘yicha doira balandligi bo‘ylab kamida bir soat parvoz qilishga yetarli darajada bo‘lsa.

335. VPQ bo‘yicha parvozni bajarish uchun havo kemasi komandiri quyidagi sharoitlarda uchish to‘g‘risida qaror qabul qiladi:

a) parvozning boshlanishi, manzil va zaxira aerodromlarida amaldagi ob-havo HK komandirining minimumiga mos kelsa va VPQ bo‘yicha parvozlarda ko‘zda tutilgan darajadan past bo‘lmasa;

b) yo‘nalish bo‘yicha (aviatsiya ishlari o‘tkaziladigan hududda), manzil va zaxira aerodromlarida prognoz qilinadigan ko‘rish darajasi va bulutlarning pastki chegarasi havo kemasi komandirining va VPQ bo‘yicha parvozlarda ko‘zda tutilgan minimumdan past bo‘lmasa; shamol prognozi uning kuchlanishini hisobga olmaganda — belgilangan cheklovlar doirasida;

v) yo‘nalish bo‘yicha (aviatsiya ishlari o‘tkaziladigan hududda) aylanib o‘tish mumkin bo‘lmagan meteohodisalar prognoz qilinmagan bo‘lsa.

336. Ob-havoning meteokuzatuvlarini amalga oshiradigan O‘zgidromet tezkor organlari va FA xodimlari bo‘lmagan qo‘nish maydonchalarida qo‘nib o‘tib bajariladigan maxsus aviatsiya ishlarida havo kemasi komandiri aviatsiya ishlari o‘tkaziladigan hududdagi (qo‘nish punktidagi) meteosharoitlar prognoziga asoslanib uchish to‘g‘risida qaror qabul qiladi.

337. VPQ bo‘yicha uchish uchun qaror qabul qilinganda quyidagi parvozlar uchun joy relyefi va undagi sun‘iy to‘siqlar (ushbu Qoidalarning 294 va 298-bandlari talablarini hisobga olgan holda) hisobga olinadi:

Oldingi tahrirga qarang.

a) birinchi toifadagi MHY bo‘yicha parvozlar uchun va yo‘nalish o‘qidan ikkala tomonga qarab 5 km (3 d.mili) kenglikdagi eshelonlardagi trassadan tashqari (MHYdan tashqari) parvozlarda; *(337-bandning “a” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)*

Oldingi tahrirga qarang.

b) ikkinchi toifadagi MHY bo‘yicha parvozlar uchun va yo‘nalish o‘qidan ikkala tomonga qarab 2 km (1 d.mili) kenglikdagi eshelonlardan pastdagi trassadan tashqari (MHYdan tashqari) parvozlarda.

(337-bandning “b” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

338. Zaxira aerodromi bo‘lmaganda manzil aeroportga yetib kelish vaqtida ko‘rish uzoqligi belgilangan minimumdan 500 metr va bulutlarning pastki chegarasi balandligi 50 metr (165 fut) baland bo‘lsa VPQ bo‘yicha uchish uchun qaror qabul qilishga ruxsat etiladi.

(338-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

339. VPQ bo‘yicha uchish uchun qaror qabul qilishda manzil va zaxira aeroportga yetib kelish vaqti uchun prognoz qilinadigan ko‘rish uzoqligi va (yoki) bulutlarning pastki chegarasi balandligining o‘zgarishi VESMG va TEMRO indekslaridan foydalangan holda ularning eng past darajasi hisobga olinadi.

340. VPQ bo‘yicha uchish uchun qaror qabul qilishda parvoz yo‘nalishi, parvoz boshlanadigan, manzil va zaxira aerodromlarida agar bulutlarning parvoz balandligidan pastdagi amaldagi va prognoz qilinadigan soni 1-2 oktantdan oshmasa (FEW), ularning pastki chegarasi balandligi hisobga olinmaydi.

341. O‘zbekiston Respublikasi mahalliy havo liniyalarida parvozlar bajarilganda quyidagi hollarda havo kemasi komandiriga HK bortidan turib radio orqali uchish uchun qaror qabul qilishga, HHB organi dispetcheriga esa radio orqali HK ekipajiga uchish uchun dispetcherlik ruxsati berishga ruxsat etiladi:

a) uchish uchun qaror qabul qilinib bo‘lingandan so‘ng meteosharoitlar va boshqa sabablar tufayli yo‘nalishning jo‘nashi kechiktirilgan bo‘lsa va uni qaytadan rasmiylashtirish talab etilsa;

b) oraliq va (yoki) oxirgi aeroportlarda qo‘ngandan so‘ng, to‘xtab turish vaqti 1 soatdan kam bo‘lsa;

v) yozgi bir kun mobaynida bitta ekipaj bilan boshlang‘ich va oxirgi aeroportlardan takroran uchilganda.

Bunda quyidagi talablar bajarilishi shart:

a) ekipaj radio orqali HHB organi dispetcheridan quyidagi axborotlarni olgan bo‘lishi:

uchish to‘g‘risida qaror qabul qilish uchun uchish, manzil va zaxira aerodromlaridagi belgilangan talablarga javob beradigan amaldagi va (yoki) prognoz qilinayotgan ob-havo haqida;

uchish, manzil va zaxira aerodromlarida, shuningdek ob-havo vaziyatida parvozni bajarish uchun to'sqinlik qiladigan o'zgarishlar yo'qligi to'g'risida.

b) HHB organi dispetcheri radio orqali HK komandiridan quyidagi axborotlarni olgan bo'lishi:

kutilayotgan parvozga tayyorgarlikning to'la hajmda bajarilganligi to'g'risida;

HK bortidagi yonilg'i miqdori, uchish massasi va tsentrovka to'g'risida;

uchish uchun qaror qabul qilinganligi to'g'risida;

v) HK komandiri va HHB organi dispetcherining muloqoti avtomatik magnitli tovush yozish apparaturasida yozib olinishi kerak.

Radio orqali uchish uchun qaror qabul qilinganligi uchun javobgarlik havo kemasi komandirining zimmasida bo'ladi.

Oldingi tahrirga qarang.

(342-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) asosan o'z kuchini yo'qotgan — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

342. Yo'nalishdagi zaxira aerodromigacha bo'lgan vaqt chegaralangan vaqtdan oshgan ikki yoki undan ortiq gaz turbinali dvigatelli HKning har qanday parvozi zaxira aerodromigacha uzaytirilgan vaqt bilan bog'liq bo'lgan parvozni amalga oshirish (EDTO) hisoblanadi.

Bunday parvozlarni amalga oshiradigan HK uchun chegaralangan vaqt va zaxira aerodromiga ketish vaqti ekspluatant tomonidan belgilanadi. Bunda dvigatel tizimining ishonchligi, EDTO parvozi uchun HK turining uchishga yaroqliligi haqidagi guvohnoma, EDTO texnik xizmat ko'rsatish dasturi hisobga olinishi hamda vaqt chegarasi bo'lmasligi kerak.

Parvoz vaqti chegaralangan vaqtdan oshgan taqdirda, agar zaxira aerodromi yaroqliligi belgilangan bo'lsa va oxirgi ma'lumot ulardagi sharoit kutilgan vaqtda o'rnatilgan talablarga javob berishini ko'rsatsa, parvoz davom ettiriladi. Agar ushbu aerodromlarga kutilgan vaqtda xavfsiz kirish uchun sharoitda qandaydir to'sqinliklar bo'lsa, zaxiradagi amaliyot rejasi qabul qilinadi.

(342-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan kiritilgan — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

6-§. Barometrik balandlik o'lchagichning shkalasini o'rnatish qoidalari

343. Quyidagi hollarda havo kemasi parvozining barometrik balandligi hisobi yuritiladi:

Oldingi tahrirga qarang.

a) aerodrom hududida, aerodromdagi parvozlari doirasi chegarasida, o'tish balandligida va pastda — standart atmosfera bo'yicha dengizning o'rtacha darajasiga keltirilgan aerodrom bosimi (QNN) yoki so'rov asosida aerodromdagi atmosfera bosimi (QFE) qiymati bo'yicha;

(343-bandning "a" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

b) yo'nalish bo'ylab pastki eshelondan quyidagi balandlikda — dengiz sathiga keltirilgan yo'nalishdagi (yo'nalish uchastkasidagi) minimal atmosfera bosimi bo'yicha;

v) o'tish eshelonida va undan balandda — 760 mm.sm.ust. (1013,2 Mbar) standart atmosfera bosimi bo'yicha.

Oldingi tahrirga qarang.

344. Eshelonda parvoz qilish uchun barometrik balandlik o'lchagichining shkalasini standart atmosfera bo'yicha dengizning o'rtacha darajasiga keltirilgan aerodrom bosimi (QNN) yoki aerodromdagi atmosfera bosimi (QFE) qiymatidan 760 mm. s. ust.ga (QNE (1013,2 mbarga)) teng bosimga o'tkazish o'tish balandligi kesib o'tilayotgan vaqtda amalga oshiriladi.

(344-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

345. Qo‘nishni boshlash oldidan barometrik balandlik o‘lchagichining shkalasini 760 mm. s. ust.dan (QNE (1013,2 mbardan) qo‘nish aerodromining standart atmosfera bo‘yicha dengizning o‘rtacha darajasiga keltirilgan aerodrom bosimi (QNN) yoki so‘rov asosida aerodromdagi atmosfera bosimi (QFE) qiymatiga HHB organi dispetcherining yanada pasayish to‘g‘risidagi ruxsatidan so‘ng o‘tish eshelonida amalga oshiriladi.

(345-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

346. Yo‘nalish bo‘ylab parvozda quyi eshelondan past balandlikda barometrik balandlik o‘lchagichning bosim shkalasini standart atmosfera bo‘yicha dengizning o‘rtacha darajasiga keltirilgan aerodrom bosimidan (QNNdan) yoki aerodromdagi atmosfera bosimidan (QFEdan) yo‘nalish bo‘yicha dengiz sathiga keltirilgan minimal atmosfera bosimiga o‘tkazish fazoga ko‘tarilish zonasidan va qo‘nish zonasidan (parvozlarning aerodrom doirasidan) chiqqandan keyin amalga oshiriladi.

(346-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

347. Aerodromga yaqinlashganda quyi eshelondan past balandlikda barometrik balandlik o‘lchagichning bosim shkalasini yo‘nalish bo‘yicha dengiz sathiga keltirilgan minimal atmosfera bosimidan standart atmosfera bo‘yicha dengizning o‘rtacha darajasiga keltirilgan aerodrom bosimiga (QNNga) yoki so‘rov asosida aerodromdagi atmosfera bosimiga (QFEga) o‘tkazish fazoga ko‘tarilish zonasiga va qo‘nish zonasiga kirganda (aerodrom doirasidagi parvozlarda) amalga oshiriladi.

(347-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

348. Aviatsion meteorologik stansiyasi (fuqarolik) bo‘lmagan tekislik yoki past-baland joyda joylashgan aerodromdan uchishdan oldin ekipaj stryelkasi aerodromning absolyut balandligiga teng balandlik qiymatida o‘rnatilishi kerak bo‘lgan barometrik balandlik o‘lchagichning bosim shkalasi bo‘yicha keltirilgan bosimni aniqlaydi.

349. Tog‘li aerodromlarda UQY sathidagi atmosfera bosimida, o‘rnatilishi mumkin bo‘lgan qiymatning oxirgi darajasidan kichik qiymatlarda barometrik balandlik o‘lchagichning bosim shkalasida:

a) fazoga ko‘tarilishdan oldin dengiz sathiga keltirilgan aerodrom bosimining qiymatini o‘rnatish kerak. Bunday holda balandlik o‘lchagichning ko‘rsatkichi unga nisbatan berilgan balandlikni tanlash uchun “shartli nol” sifatida qabul qilinadi;

b) qo‘nishdan oldin dispetcher ekipajga aerodromning absolyut balandligini va aerodromning dengiz sathiga keltirilgan atmosfera bosimini xabar qiladi, ekipaj uni balandlik o‘lchagichda o‘rnatadi va balandlik o‘lchagichlar parvoznining absolyut balandligini, qo‘nish paytida esa — aerodromning dengiz sathidan balandligini ko‘rsatishini hisobga olib qo‘nishni boshlaydi.

7-§. Parvoznining xavfsiz balandligini aniqlash va ushlab turish

350. UPQ va VPQ bo‘yicha parvozlarning aniq xavfsiz balandligi joylarning relyefi va undagi sun‘iy to‘siqlar balandligiga, havo kemasi parvozinining tezligi, qo‘llaniladigan qoidalar va parvoz hududiga qarab, samolyotni boshqarish aniqligi va navigatsiyadagi qo‘yimlar, balandlik o‘lchagichlarning balandliklarni o‘lchashdagi xatoliklar, atmosfera turbelentligi sharoitida parvoz trayektoriyasidan mumkin bo‘lgan og‘ishlar va ornitologik vaziyatni hisobga olgan holda belgilanadi. Parvoznining aniq xavfsiz balandliklari mazkur Qoidalarning 16-ilovasidagi jadvalda keltirilgan. Parvoznining xavfsiz balandligi hisob-kitobi mazkur Qoidalarning 3-ilovasida keltirilgan.

351. Aniq xavfsiz balandlikdan past bo‘lmagan balandlikda parvozni ta‘minlash uchun uskunali xavfsiz parvoz balandligi hisob-kitobi amalga oshiriladi.

352. Aerodrom doirasi bo'ylab parvoz balandligi (doira balandligi) ushbu aerodromda parvozlarni amalga oshirish bo'yicha yo'riqnomaga binoan aniqlanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

353. Har bir aerodrom uchun uskunalar bo'yicha minimal xavfsiz parvoz balandligi belgilanadi, u avariya vaziyatlarida qo'nishni boshlash sxemasi chegarasidan chiqishda pasayish uchun foydalanilishi mumkin va joy relyefi va undagi sun'iy to'siqlarning eng yuqori nuqtasidan 300 metr (1000 fut) balandlikda, aerodromning nazorat nuqtasidan 46 km (25 d.mili) radiusda haqiqiy parvoz balandligining minimal zaxirasini ta'minlashi kerak. Agar joy relyefidagi balandliklar farqi undagi sun'iy to'siqlarni hisobga olgan holda 100 metrdan (330 futdan) oshmasa, butun aerodrom hududi uchun yagona minimal xavfsiz balandlik belgilanadi. Balandliklar orasidagi farq katta bo'lsa, aerodrom hududi sektorlarga bo'linadi va har bir sektor uchun minimal xavfsiz balandlik o'rnatiladi.

(353-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

354. Yaqinlashish hududida xavfsiz parvoz balandligi va qiymati o'tish esheloniga teng yoki baland bo'lgan minimal xavfsiz balandlik dengiz sathiga keltirilgan atmosfera bosimi bo'yicha hisoblanadi.

355. Yaqinlashish hududida xavfsiz balandlikni, doira balandligini va MXBni hisoblashda ko'p yillik kuzatishlar natijasi bo'yicha aerodromning o'rtacha yillik harorati va atmosfera bosimining minimal qiymatidan foydalaniladi. Ushbu balandliklar aerodrom hududida parvozlarni amalga oshirish bo'yicha yo'riqnomada va aeronavigatsiya axborotlari to'plamlarida ko'rsatiladi.

356. Pastki xavfsiz eshelon balandligi 760 mm.sm.ust. (1013,2 mbar) bo'yicha parvoznig xavfsiz balandligini hisoblab, olingan qiymatni yaqinlikdagi yo'ldosh eshelon balandligiga qadar oshirish orqali aniqlanadi.

357. Parvoz bajarilayotganda ekipaj balandlik o'lchagichlarga tuzatishlar kiritilishini hisobga olishi shart.

Oldingi tahrirga qarang.

358. Xavfsiz parvoz balandligini hisoblashda joy relyefining va sun'iy to'siqlarning oshishini hisobga olish yo'lagi quyidagicha bo'lishi lozim:

a) uchish va qo'nish zonasida yo'nalish o'qidan ikki tomonga qarab:

UPQ bo'yicha parvozlarda 10 km.dan (5 d.milidan);

VPQ bo'yicha parvozlarda 5 km.dan (3 d.milidan);

b) aerodrom hududlari chegaralarida, kirish, chiqish yo'laklarida, shuningdek belgilangan yo'nalishlarda:

UPQ bo'yicha parvozlarda va radiolokatsion nazorat bo'lganda yo'nalish o'qidan ikki tomonga qarab 10 km.dan (5 d.milidan), radiolokatsion nazorat bo'lmaganda 25 km.dan (14 d.milidan);

VPQ bo'yicha parvozlarda yo'lak kengligi chegarasida;

v) havo trassalari, 1-toifali MHY va belgilangan yo'nalishlarda (aerodrom hududidan tashqari):

UPQ bo'yicha parvozlarda yo'nalish o'qidan ikki tomonga qarab 25 km.dan (14 d.milidan);

VPQ bo'yicha parvozlarda yo'lak kengligi chegarasida (MHY, belgilangan yo'nalishlarda);

g) VPQ bo'yicha trassadan tashqari (birinchi va ikkinchi toifadagi MHYdan tashqari) parvozlarni bajarilganda:

eshelonlarda yo'nalish o'qidan ikki tomonga qarab 5 km.dan (3 d.milidan);

quyi eshelondan pastda yo'nalish o'qidan ikki tomonga qarab 2 km.dan (1 d.milidan).

(358-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

359. HKning VPQ bo'yicha pastki eshelondan quyida soatiga 300 km (162 uz) va undan past tezlikdagi parvozlarida tekislik va past-baland joylardagi sun'iy to'siqlar balandligi hisobga olinmaydi.

(359-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

360. Ekspluatantga hududida parvoz bajariladigan davlat tomonidan, yoki ekspluatantning davlati tomonidan minimal absolyut parvoz balandligi belgilangan yo'nalishlarda minimal absolyut parvoz balandliklarini belgilash ruxsat etiladi, bunda ular bu davlat tomonidan belgilangan qiymatlardan kichik bo'lmasligi shart.

361. VPQ bo'yicha xavfsiz balandliklardagi parvozlari, pastki eshelondan quyidagi parvozlardan tashqari, faqatgina HHB organlari va havo kemasi o'rtasida uzluksiz ikki tomonlama aloqa bo'lgandagina tashkil etiladi, bunda pastki xavfsiz eshelon albatta boshqa havo kemalaridan bo'shatilishi kerak.

8-§. Eshelonlash qoidalari

362. O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida xavfsiz parvozlarni ta'minlash uchun havo kemalari vertikal, bo'ylama va yonlama eshelonlashning minimal yo'l qo'yiladigan intervallari o'rnatiladi.

363. Boshqa davlatlarning samoviy hududida xalqaro parvozlarni bajaradigan havo kemalarini eshelonlash ushbu davlatlarda amal qiluvchi parvozlarni bajarish qoidalari talablariga muvofiq amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

364. Eshelonlash tizimlarida farq bo'lganda eshelonlar almashinuvi davlat chegaralarini (ochiq dengiz ustida HHB hudud chegaralarini) kesib o'tish 30 km (16,2 d.mili) dan kam bo'lmagan holatda amalga oshiriladi, bunda HHB dispetcherining ko'rsatmasi bo'yicha qarama-qarshi kelayotgan havo kemalari o'rtasidagi vertikal eshelonlashning intervallari ta'minlanishi shart.

(364-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

365. Vertikal eshelonlash intervallari quyidagicha o'rnatiladi:

a) 30 eshelondan (900 metr) 410 eshelongacha (12500 metr) — 300 metrdan (1000 futdan) kam bo'lmagan;

b) 410 eshelon (12500 metr) va undan yuqori eshelon — 600 metrdan (2000 futdan) kam bo'lmagan;

v) tovushdan yuqori tezlikda parvozlarni bajaradigan HK bilan boshqa HK o'rtasida — 1200 metr (4000 fut).

(365-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

366. Quyi eshelondan pastdagi parvozlarda quyi eshelonlar bilan parvoz balandligi o'rtasidagi vertikal masofa 300 metrdan (1000 futdan) kam bo'lmasligi kerak.

Quyi eshelondan pastdagi balandliklarda HKlarining VPQ bo'yicha tezligi soatiga 300 km/soatdan (162 uz.dan) ortiq bo'lmagan parvozlari har 150 metrda (500 futda), tezligi soatiga 300 km/soatdan (162 uz.dan) ortiq parvozlarda va boshqa barcha holatlarda — har 300 metrda (1000 futda) eshelonlanadi.

(366-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

367. Doira bo‘ylab parvoz balandligi bilan kutish hududidagi quyi eshelon orasidagi vertikal masofa 300 metrdan (1000 futdan) kam bo‘lmasligi kerak.

(367-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

368. O‘zbekiston Respublikasining samoviy hududida vertikal eshelonlashtirish yarim doira tizimida mangit meridiani bo‘yicha ushbu Qoidalarning 21-ilovasida ko‘rsatilgan sxemaga rioya qilgan holda amalga oshiriladi.

Parvoz eshelonlari ekipaj a‘zolari va havo transporti qatnovini boshqarish organlariga eshelon nomerlari bilan birga beriladi.

(368-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2011-yil 11-noyabrdagi 143-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-2, 07.12.2011y.) tahririda — O‘R QHT, 2011-y., 49-son, 503-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

369. Parvoznig umumiy yo‘nalishi o‘zgarishi tufayli yo‘nalishning burilish punktida eshelon almashganda, yangi eshelonni egallash dispetcherning ruxsati bilan, ushbu Parvoz qilish qoidalarida belgilangan intervallarga rioya etgan holda belgilangan punktga 20 km (10,8 d.mili) yetmasdan bajarilishi kerak.

(369-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

370. Agar trassaning (yo‘nalishning) aksar uchastkalarida berilgan yo‘l davomidagi magnit burchaklari bitta yarim aylana doirasida, boshqa uchastkalarda esa boshqa doira chegarasida joylashsa, unda butun havo trassasi (yo‘nalishi) uchun parvozlar xavfsizligi choralariga rioya etgan holda yagona eshelonlar belgilanishi mumkin.

(370-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2011-yil 11-noyabrdagi 143-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-2, 07.12.2011y.) tahririda — O‘R QHT, 2011-y., 49-son, 503-modda)

371. Aerodrom hududida (aerouzelda) va kutish hududlarida vertikal eshelonlash yo‘l davomidagi berilgan parvoz burchaklaridan qat‘i nazar, belgilangan intervallarga muvofiq amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

372. VPQ bo‘yicha parvozlarda bo‘ylama eshelonlashning minimal intervallari bitta eshelonda (balandlikda) bir yo‘nalish bo‘ylab ketayotgan havo kemalari uchun — 2 km (1 d.mili).

(372-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

373. VPQ bo‘yicha parvozlarda bo‘ylama eshelonlashning minimal intervallari boshqa HK band qilib turgan parvoz eshelonini (balandligini) kesib o‘tish chog‘ida, shuningdek bitta eshelondagi boshqa HKning parvoz yo‘nalishini kesib o‘tishda quyidagicha bo‘lishi kerak:

a) parvoz tezligi soatiga 300 km (162 uz) va undan past bo‘lgan HKlari uchun — 2 km (1 d.mili);

b) parvoz tezligi soatiga 301 — 550 km (163 — 297 uz) bo‘lgan HKlari uchun — 5 km (2,7 d.mili).

(373-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

374. UPQ bo'yicha va VQK qoidalari bo'yicha parvozlarda, uzluksiz radiolokatsion nazorat mavjud bo'lganda, bitta eshelonda (balandlikda) bitta yo'nalish bo'ylab ketayotgan HKlari o'rtasida bo'ylama eshelonlashning minimal intervallari quyidagicha bo'lishi kerak:

a) havo trassalarida, MHY va belgilangan yo'nalishlarda — 30 km (16,2 d.mili);

b) yaqinlashish zonalarida — 20 km, (10,8 d.mili) HHB ATdan foydalanilganda — 10 km (5,4 d.mili);

v) uchish va qo'nish zonasida — uchish og'irligi 136 tonna va undan katta bo'lgan HKlarining ortidan ketayotgan barcha HKlari uchun 10 km (5,4 d.mili), boshqa barcha hollarda 5 km (2,7 d.mili).

(374-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

375. UPQ bo'yicha parvozlarda radiolokatsion nazorat qo'llanilganda bo'ylama eshelonlashning minimal intervallari quyidagicha bo'lishi lozim:

a) bitta eshelonda (balandlikda) bitta yo'nalishda ketayotgan HKlari o'rtasida:

rayon dispetcherlik xizmatida (HXXX yo'nalishlarda va ulardan tashqari yo'nalishlarda) — 30 km (16,2 d.mili), HHB avtomatlashtirilgan tizimi yoki avtomatlashtirilgan ish joylaridan foydalanilganda — 20 km (10,8 d.mili);

yaqinlashish dispetcherlik xizmatida (aerodrom hududida (yaqinlashish zonasida)) — 20 km (10,8 d.mili), HHB avtomatlashtirilgan tizimi yoki avtomatlashtirilgan ish joylaridan foydalanilganda — 10 km (5,4 d.mili);

aerodrom dispetcherlik xizmatida (uchish va qo'nish zonasida) 136 tonna va undan ortiq uchish og'irligiga ega bo'lgan HKlaridan keyin boshqa HKlari uchun — 10 km (6 d.mili), boshqa barcha holatlarda — 5 km (2,7 d.mili);

b) HKlari orasida boshqa band qilib turgan qarama-qarshi eshelonni (balandlikni) kesib o'tish chog'ida:

rayon dispetcherlik xizmatida (yo'nalishlarda va yo'nalishlardan tashqari) — 10 km.li (5,4 d.mili) intervalga rioya etgan holda 30 km (16,2 d.mili), HHB avtomatlashtirilgan tizimi yoki avtomatlashtirilgan ish joylaridan foydalanilganda — 30 km (16,2 d.mili), HK ajrashish vaqtida o'rnatilgan vertikal eshelonlar intervallarini ta'minlash sharti bilan;

yaqinlashish dispetcherlik xizmatida (aerodrom hududida, yaqinlashish zonasida) — 30 km (16,2 d. mili), HHB avtomatlashtirilgan tizimi yoki avtomatlashtirilgan ish joylaridan foydalanilganda — 20 km (10,8 d.mili), HK ajrashish vaqtida o'rnatilgan vertikal eshelonlar intervallarini ta'minlash sharti bilan;

aerodrom dispetcherlik xizmatida (uchish va qo'nish zonasida) 20 km (10,8 d.mili). HHB avtomatlashtirilgan tizimi yoki avtomatlashtirilgan ish joylaridan foydalanilganda 30 km.li (16,2 d.mili) intervalga rioya etgan holda — 15 km (8 d.mili), HK ajrashish vaqtida o'rnatilgan vertikal eshelonlar intervallarini ta'minlash sharti bilan;

v) HKlari orasida boshqa HK band qilib turgan yo'ldosh eshelonni (balandlikni) kesib o'tish chog'ida:

rayon dispetcherlik xizmatida (HXXX yo'nalishlarda va ulardan tashqari yo'nalishlarda) va yaqinlashish dispetcherlik xizmatida (aerodrom hududida, yaqinlashish zonasida) — 20 km (10,8 d.mili), HHB avtomatlashtirilgan tizimi yoki avtomatlashtirilgan ish joylaridan foydalanilganda — 10 km (5,4 d.mili);

aerodrom dispetcherlik xizmatida (uchish va qo'nish zonasida) — 10 km (5,4 d.mili);

g) bitta eshelonda (balandlikda) kesishadigan yo'nalishlar bo'ylab ketayotgan HKlari o'rtasida (kesishish burchaklari 45°dan 135°gacha va 225°dan 315°gacha bo'lganda), shuningdek kesishish (balandlik) boshqa HK bilan band bo'lgan eshelonni kesib o'tishda:

rayon dispetcherlik xizmatida (HXXX yo'nalishlarda va ulardan tashqari yo'nalishlarda) — 40 km (21,6 d.mili), HHB avtomatlashtirilgan tizimi yoki avtomatlashtirilgan ish joylaridan foydalanilganda — 30 km (16,2 d.mili);

yaqinlashish dispetcherlik xizmatida (aerodrom hududida, yaqinlashish zonasida) — 30 km (16,2 d.mili), HHB avtomatlashtirilgan tizimi yoki avtomatlashtirilgan ish joylaridan foydalanilganda — 20 km (10,8 d.mili);

aerodrom dispetcherlik xizmatida (uchish va qo‘nish zonasida) — 10 km (5,4 d.mili).

(375-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

376. UPQ bo‘yicha parvozlarda radiolokatsion nazorat usuli qo‘llanilmaganda havo kemalari o‘rtasida minimal vaqt intervallari quyidagicha bo‘lishi lozim:

a) bitta yo‘nalishda va bitta eshelonda (balandlikda) bo‘lganda:

rayon dispetcherlik xizmatida (HXXK yo‘nalishlarida va ulardan tashqari yo‘nalishlarda), yaqinlashish dispetcherlik xizmatida (aerodrom, yaqinlashish zonasida) — 10 daqiqa;

aerodrom dispetcherlik xizmatida (uchish va qo‘nish zonasida) qo‘nishni boshlash bo‘yicha manevr bajarilayotganda — 3 daqiqa;

b) boshqa havo kemasi bilan band yo‘ldosh yoki qarama-qarshi eshelonni (balandlikni) kesib o‘tish chog‘ida kamida 10 daqiqa.

(376-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

377. UPQ bo‘yicha parvozlarda radiolokatsion nazorat usuli qo‘llanilmaganda, bitta eshelonda (balandlikda) kesishadigan yo‘nalishlar bo‘ylab ketayotgan havo kemalari o‘rtasida (kesishish burchaklari 45° dan 135° gacha va 225° dan 315° gacha bo‘lganda), boshqa XK yo‘nalishini kesib o‘tish chog‘ida minimal vaqt intervali kamida 10 daqiqa bo‘lishi lozim.

(377-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

378. UPQ bo‘yicha parvozlarda, aerodrom hududida uzluksiz radiolokatsion nazorat yo‘q bo‘lganda, bitta balandlikda bittadan ortiq havo kemasi bo‘lmasligi kerak.

Oldingi tahrirga qarang.

379. VPQ bo‘yicha bitta balandlikdagi parvozlarda yonlama eshelonlashning minimal intervallari:

a) oldinda ketayotgan HKni quvib o‘tishda — 500 metr (0,3 d.mili);

b) qarama-qarshi kelayotgan HK parvozida — 2 km (1 d.mili);

v) quyi eshelondan past MHY bo‘yicha parvozlardagi ajratilgan yo‘nalishlarda — 5 km (2,7 d.mili).

(379-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

380. UPQ bo‘yicha parvozlarda, radiolokatsion nazorat qo‘llanilganda yonlama eshelonlashtirishning minimal intervallari quyidagicha bo‘lishi lozim:

a) yo‘ldosh HK bilan band bo‘lgan eshelonni (balandlikni) kesib o‘tish chog‘ida:

rayon dispetcherlik xizmatida (havo trassalarida, zonal navigatsiya yo‘nalishlarda, MHY va ulardan tashqari yo‘nalishlarda) va yaqinlashish dispetcherlik xizmatida (aerodrom hududida, yaqinlashish zonasida) — 10 km (5,4 d.mili);

aerodrom dispetcherlik xizmati (uchish va qo‘nish zonasida) — 10 km (5,4 d. mili), HHB avtomatlashtirilgan tizimi yoki avtomatlashtirilgan uskunalardan kompleksidan foydalanilganda — 5 km (2,7 d.mili);

b) boshqa HK band qilib turgan qarama-qarshi eshelonni (balandlikni) kesib o‘tish chog‘ida:

rayon dispatcherlik xizmatida (havo trassalarida, zonal navigatsiya yo‘nalishlarda, MHY va ulardan tashqari yo‘nalishlarda) — 30 km.li (16,2 d.mili) bo‘ylama intervalga rioya etgan holda 10 km (5,4 d.mili), HHB avtomatlashtirilgan tizimi yoki avtomatlashtirilgan uskunalar kompleksidan foydalanilganda — 10 km (5,4 d.mili);

yaqinlashish dispatcherlik xizmatida (aerodrom hududida, yaqinlashish zonasida) va aerodrom dispatcherlik xizmatida (uchish va qo‘nish zonasida) — 10 km (5,4 d.mili);

v) parallel havo trassalarining o‘qlari o‘rtasida masofa — 50 km (27 d.mili).

(380-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

381. Uzlüksiz radiolokatsion nazorat mavjud bo‘lmaganda UPQ bo‘yicha parvozlarda yonlama eshelonlashga yo‘l qo‘yilmaydi (amalga oshirilmaydi).

9-§. Parvoz eshelonini (balandligini) o‘zgartirish va havo trassalarini kesib o‘tish qoidalari

382. HHB organi dispatcherining ruxsati bilan xavfsizlik qoidalariga amal qilgan holda belgilangan eshelonni (balandlikni) o‘zgartirishga yo‘l qo‘yiladi.

383. Birinchi navbat huquqiga ega bo‘lgan havo kemasi o‘z kursi va tezligini saqlab qoladi.

384. Berilgan eshelonda (balandlikda) parvozni amalga oshirayotgan havo kemasi komandiri ushbu eshelonni egallashni so‘rayotgan havo kemasi oldida ustunlikka ega (boshqa barcha teng sharoitlarda). Bitta eshelonda parvoz bajarilayotganda uzoqroqqa uchayotgan havo kemasi eshelonni (balandlikni) saqlashda ustunlikka ega (boshqa barcha teng sharoitlarda).

385. Havo kemasi bilan band eshelon, agar eshelonlashning boshqa turini qo‘llashning iloji bo‘lmasa, birinchi havo kemasi ekipajining balandlikni pasaytirganligi yoki balandlikka ko‘tarilganligi to‘g‘risida bildirganidan so‘ng boshqa havo kemasiga berilishi mumkin.

386. Boshqa havo kemasining eshelonni yoki havo trassasini (MHY, belgilangan yo‘nalishni) egallashi yoki kesib o‘tishi bilan bog‘liq ruxsat bergan HHB organi dispatcheri xavfsiz intervallarni ta‘minlashi shart.

387. Berilgan eshelonda parvoz xavfsizligiga tahdid paydo bo‘lganda (xavfli meteosharoitlarga to‘qnash kelinganda, aviatexnika ishdan chiqqanda va b.) havo kemasi ekipajiga eshelonni mustaqil ravishda o‘zgartirish huquqi beriladi, bunda havodagi harakatni bevosita boshqarayotgan HHB organiga zudlik bilan xabar berilishi shart.

388. Yangi eshelonni egallagan komandir HHB organi bilan kelishgan holda havo kemasini havo trassasiga yoki MHYga olib chiqadi.

389. Havo trassalariga kirish, ulardan chiqish va ularni kesib o‘tish oldindan kelishilgan eshelonlarda (balandliklarda) va uchastkalarda gorizontalar parvoz tartibida amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

390. Havo trassasini (MHY) kesib o‘tish yoki unga kirish uchun eshelonning (balandlikning) boshqa havo kemasi bilan band bo‘lgan joyi uning chegarasidan kamida 10 km (5 d.mili) uzoqlikda bo‘lishi kerak.

(390-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

391. Havo trassasiga (MHY) kirish uchun havo kemasining komandiri uning chegaralariga yaqinlashishdan kamida 5 daqiqa oldin havodagi harakatni bevosita boshqarishni amalga oshiradigan HHB organi dispatcheridan ruxsat va parvozni davom ettirish uchun shartlar olishi kerak.

392. Agar uchish aerodromi havo trassasi (MHY) yaqinida joylashgan bo‘lsa, uni kesib o‘tish uchun ruxsat va uning shartlari HHB tegishli organlari bilan kelishiladi va havo kemasi komandiriga bevosita parvozdan oldin beriladi. Trassani kesib o‘tish ikkala HHB organlari nazorati ostida amalga oshiriladi va havo kemasi komandiri albatta ulardan birining dispatcheri bilan radioaloqada bo‘ladi.

393. Havo kemasi tomonidan bir necha havo trassalari yoki MHY navbati bilan kesib o‘tilganda, havodagi harakatni bevosita boshqarishni amalga oshiradigan HHB organi kesib o‘tish

hududida havo kemasi komandiriga bir necha havo trassasini kesib o'tish uchun birdaniga ruxsat berishi mumkin.

10-§. Aerodrom hududida va kutish hududida parvoz qilish qoidalari

394. Aerodrom hududida parvozlarning mazkur aerodrom uchun belgilangan koridorlar va sxemalar bo'ylab AHPAY (ANM)ga ko'ra yoki vektorlashtirishda HHB organining dispetcheri belgilab bergan trayektoriyalar bo'ylab amalga oshiriladi.

395. Aerodrom hududida parvozlarning aerodrom doirasi belgilanadi. Doira bo'ylab parvozlarning balandligi mahalliy sharoitlar, parvozlarning xavfsiz balandligi va havo kemalarining turlaridan kelib chiqib belgilanadi.

396. Havo kemalarining havoga ko'tarilishi va qo'nishi orasidagi minimal vaqt intervali quyidagicha qilib belgilanadi:

a) bitta UQYdan yoki o'qlari orasidagi masofa 1000 metrdan kamroq bo'lgan parallel UQYlaridan bajarilayotgan parvozlarda — 45 sek.;

b) o'qlari orasidagi masofa 1000 metr va undan ko'proq bo'lgan parallel UQYlaridan bajarilayotgan parvozlarda — 30 sek.

397. Fazoga ko'tarilish bitta UQYdan yoki o'qlari orasidagi masofa 1000 metrdan kamroq bo'lgan parallel UQYlaridan bajarilayotganda minimal vaqt intervali quyidagicha qilib belgilanadi:

a) o'rtacha va og'ir havo kemalarining ketidan fazoga ko'tarilayotgan yengil havo kemalari uchun — 3 daqiqa;

b) og'ir havo kemalarining ketidan fazoga ko'tarilayotgan o'rtacha va og'ir havo kemalari uchun — 2 daqiqa;

v) qolgan barcha hollarda — 1 daqiqadan kam emas.

398. UQY o'rta qismidan yoki o'qlari orasidagi masofa 1000 metrdan kam bo'lgan parallel UQY o'rta qismidan fazoga ko'tarilganda, UQY boshidan fazoga ko'tarilayotgan o'rtacha va og'ir havo kemalarining ketidan uchayotgan yengil havo kemalari va og'ir havo kemalarining ketidan uchayotgan o'rtacha havo kemalari uchun minimal vaqt intervali 4 daqiqa etib belgilanadi.

399. Qo'nish bitta UQYga yoki o'qlari orasidagi masofa 1000 metrdan kamroq bo'lgan parallel UQYlariga bajarilayotganda minimal vaqt intervali quyidagicha qilib belgilanadi:

a) o'rtacha va og'ir havo kemalarining ketidan qo'nayotgan yengil havo kemalari uchun — 3 daqiqa;

b) og'ir havo kemalarining ketidan qo'nayotgan o'rtacha va og'ir havo kemalari uchun — 2 daqiqa;

v) qolgan barcha hollarda — kamida 1 daqiqa.

Oldingi tahrirga qarang.

400. UPQ bo'yicha eng yaqin masofadan qo'nishga kirishga (qo'nishga kirish sxemasi bo'yicha parvoz qisman bajarilmagan hollarda) burchak-masofa o'lchagich va/yoki yo'ldosh sistemasini qo'llab radiolokatsiya nazorati amalga oshirilgan hollarda ruxsat beriladi.

(400-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrda 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

401. Havo kemalarining qo'nishga kirishish uchun navbatlarini tartibga solish uchun maxsus ajratilgan RNN yoki erdagi xos mo'ljallar ustida kutish hududlari belgilanadi.

402. Kutish hududida parvozlarning eshelonlar qoidalari muvofiq eshelonlarning belgilangan sxemalari bo'yicha amalga oshiriladi.

403. Aerodrom RNNsining ustida joylashgan kutish hududining pastki esheloni, shuningdek aerodrom hududida yoki uning chegaralarida joylashgan kutish hududlarining pastki eshelonlari aerodrom hududidagi o'tish eshelonidan va pastki xavfsiz eshelondan past qilib belgilanmaydi.

404. Kutish hududidagi parvozlarning ANM hujjatlarida chop etilgan sxemalarga muvofiq ushbu Qoidalarning 4-ilovasiga ko'ra bajariladi. Kutish hududidan navbatdan tashqari chiqish dispetchering ko'rsatmasi bo'yicha amalga oshiriladi.

405. Parallel yoki qariyb (15 darajagacha) parallel UQYlaridan uskunalar bo'yicha bog'liq bo'lmagan fazoga ko'tarilish va qo'nishlar uchun foydalanilishi mumkin, agarda:

a) har ikkala UQYdan faqat fazoga ko'tarilish uchun foydalanilayotgan bo'lsa (bog'liq bo'lmagan fazoga ko'tarilish);

b) bitta UQYdan faqat fazoga ko'tarilish uchun, boshqasidan esa ham fazoga ko'tarilish ham qo'nish uchun foydalanilayotgan bo'lsa (yarim aralash operatsiyalar);

v) har ikkala UQYdan faqat qo'nish uchun foydalanilayotgan bo'lsa (bog'liq bo'lmagan qo'nish);

g) har ikkala UQYdan ham fazoga ko'tarilish, ham qo'nish uchun foydalanilsa (aralash operatsiyalar).

406. Bir vaqtda amalga oshirilayotgan bog'liq bo'lmagan parallel fazoga ko'tarilishlar parallel UQYlaridan bajarilishi mumkin, agarda:

a) UQYlarining o'q liniyalari orasidagi masofa 1000 metr va undan ko'proq bo'lsa;

b) yo'l chiziqlari bevosita fazoga ko'tarilgandan keyin bir-biridan kamida 15 darajaga ajralib ketsa;

v) aniqlik darajasi havo kemalarini UQYning bo'sag'asidan 2 km masofa va undan ham uzoqroqdan boshlab alohida-alohida tanib olish imkoniyatini beradigan radiolokator mavjud bo'lsa va havo harakatiga xizmat ko'rsatish protsedurasi yo'l chiziqlari kerak bo'lgan darajada bir-biridan ajralib ketishini ta'minlasa;

g) ikkinchi doiraga ketish sxemasi nizoli vaziyatlar kelib chiqishiga yo'l qo'ymaydi (fazoga ko'tarilgandan so'ng balandlikni oshirishning belgilangan trayektoriyasi va ikkinchi doiraga ketishning belgilangan trayektoriyalari orasidagi burchak kamida 15 darajani tashkil etsa).

407. Bir vaqtda amalga oshirilayotgan bog'liq bo'lmagan qo'nishlar parallel UQYlarida bajarilishi mumkin, agarda:

a) UQYlari o'qlarining orasidagi masofa 1000 metr va undan ko'proq bo'lsa;

b) havo kemalari qo'nishga kirishishni to'g'ri chiziqdan bajarishsa;

v) har bir UQY uchun alohida qo'nish radiolokatori mavjud bo'lsa;

g) har ikkala UQYga qo'nishga kirishish uskunalar bo'yicha qo'nish tizimiga ko'ra bajarilayotgan bo'lsa;

d) havo kemalarining bortiga UQYning ajratib olish raqami va kurs radiomayog'ining chastotasi xabar qilinadi (xabar ATIS tizimi bo'yicha uzatilishi mumkin);

e) ikkinchi doiraga ketish sxemasi nizoli vaziyatlar kelib chiqishiga yo'l qo'ymaydi va har bir UQYga qo'nishni boshlanishlarini bittadan QDP dispetcherlari nazorat qilishi ta'minlanadi;

Oldingi tahrirga qarang.

j) qo'nish kursiga qo'shimcha burish nuqtalarining (to'rtinchi qaytarib burish) uzoqligi bir-biridan kamida 5 km.ga (3 d.miliga) farq qiladi.

(407-bandning "j" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda —O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

408. Bog'liq bo'lgan qo'nishlar parallel UQYlarida bajarilishi mumkin, agar:

a) UQYlari o'q chiziqlarining orasidagi masofa 1000 metrdan kam bo'lmasa;

b) havo kemalari qo'nishga kirishishni to'g'ri chiziqdan bajarishsa;

v) qo'nish radiolokatori mavjud bo'lsa;

g) har ikkala UQYga qo'nishga kirishish uskunalar bo'yicha qo'nish tizimiga ko'ra bajarilayotgan bo'lsa;

d) havo kemalarining bortiga qo'nishga kirishish har ikkala UQYda ham bajarilayotganligi xabar qilinsa (xabar ATIS tizimi bo'yicha uzatilishi mumkin);

e) ikkinchi doiraga ketish sxemasi nizoli vaziyatlar kelib chiqishiga yo'l qo'ymaydi (fazoga ko'tarilgandan so'ng balandlikni oshirishning belgilangan trayektoriyasi va ikkinchi doiraga ketishning belgilangan trayektoriyalari orasidagi burchak kamida 30 darajani tashkil etadi);

Oldingi tahrirga qarang.

j) GKN bo'yicha vertikal eshelonlashtirish ta'minlanadi va qo'nishni boshlaydigan havo kemalarining orasidagi masofa kamida 4 km.ni (2 d.milini) tashkil etadi.

(408-bandning "j" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda —O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

11-§. Parvoz uchun iste'mol qilinadigan yonilg'i miqdorini aniqlash qoidalari

410. Iste'mol qilinadigan yonilg'i miqdori PFQ talablariga muvofiq aeronavigatsiya, meteorologik vaziyatlardan, parvozning rejalashtirilayotgan sharoitlari va parvoz rejasi o'zgartirilgan hollarda yonilg'ining aeronavigatsion zaxirasidan kelib chiqqan holda aniqlanadi.

411. Ekspluatant iste'mol qilinadigan yonilg'i miqdorini aniqlash metodikasi va protsedurasini ishlab chiqadi va ularni aviakompaniyaga kiritadi.

412. Iste'mol qilinadigan yonilg'i miqdorini aniqlash uchun umumiy talablar quyidagilarni o'z ichiga olishi kerak:

- a) HKning haqiqiy yonilg'i sarfini hisobga olgan holda PFQ hisob ma'lumotlarini;
- b) kutilayotgan meteorologik sharoitlar;

v) uchish, manzil, zaxira aerodromlari, parvoz yo'nalishi bo'yicha aeronavigatsion protseduralar.

413. Parvoz bajarilishidan oldin HK bortida quyidagilarni o'z ichiga oladigan yonilg'ining iste'mol miqdori bo'lishi kerak:

a) Q (er) — uchirish, boshqarish, yordamchi kuch qurilmalari ishiga sarflanadigan yonilg'i miqdori;

b) Q (yo'nalish) — uchish boshlanishidan manzil aeroport qo'nishga qadar parvozni ta'minlaydigan yonilg'i miqdori;

v) Q (rez) — kompensatsion yonilg'i zaxirasi va ekspluatant tomonidan aniqlangan qo'shimcha yonilg'idan iborat rezerv yonilg'i.

Parvoz uchun iste'mol qilinadigan yonilg'i miqdorini aniqlash qoidalari mazkur Qoidalarning 9-ilovasida keltirilgan.

12-§. Chegaraga tutashgan polosadagi samoviy hududdagi parvozlar

Oldingi tahrirga qarang.

414. O'zbekiston Respublikasining chegara oldi polosasining samoviy hududiga quruqlik va suv ustida joylashgan O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasiga tutashgan kengligi 25 km (14 d.mili) bo'lgan samoviy hudud kiradi.

(414-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

415. Chegaraga tutash samoviy hududlarda aloqa vositalari bilan jihozlanmagan havo kemalarining parvozi ruxsat etilmaydi.

416. Chegaraga tutash polosalardagi parvozlarga havo kemalarining ekipajlari ular mazkur hududda parvozlarning o'ziga xosliklarini o'rganib chiqqanliklaridan, ularning bu o'ziga xosliklarni va tashuvni bilishlari tekshirib ko'rilgandan so'ng ruxsat etiladi.

417. Havo kemasining ekipaji chegaraga tutash polosadagi parvozga tayyorgarlik ko'rish jarayonida quyidagilarni o'rganishi va yaxshi bilishi shart:

- a) mazkur hududdagi davlat chegarasi va chegaraga tutash polosaning aniq chizg'isini;
- b) joy relyefini va xos bo'lgan radiolokatsion va vizual mo'ljallarni;

v) aloqa va radionavigatsiya vositalarining joylashishi va ish tartibini, cheklov pelenglarining qiymatini;

g) HHB va HM organlari bilan aloqa olib borish tartibini;

d) parvoz yo'nalishi bo'ylab meteorologik sharoitni;

e) mo'ljalni belgilash qoidalarini.

Oldingi tahrirga qarang.

418. Chegara oldi polosa samoviy hududida parvozlarni amalga oshirishda belgilangan yo'nalishdan chetga chiqishga yo'l qo'yilmaydi, parvoz xavfsizligini ta'minlash xollari bundan mustasno. Agar havo kemasi HXXK yo'nalishidan yoki ko'zda tutilgan yo'nalishdan bilmagan holda

chetga chiqib ketsa, HXXK organlari O'zbekiston Respublikasi Davlat chegaralarini buzish holatini oldini olish uchun zarur choralarni ko'rishlari va eng yaqin havo hujumidan mudofaa organini darhol xabardor qilishlari lozim.

(418-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

419. Chegaraga tutash polosada joylashgan aerodromlar, havo trassalari va MHY aloqaning radiotexnik vositalari va havo kemalarining harakatini va ekipajlar tomonidan parvozlari qoidalariga rioya etilishini samarali nazorat qilish va boshqarish uchun kerak bo'lgan vositalar bilan jihozlangan bo'lishi shart.

13-§. To'qnashishlardan ogohlantirishning bort tizimlari (TOBT) bilan jihozlangan havo kemalariga nisbatan qo'llaniladigan qoidalar

420. Mazkur Qoidalarning 423—429-bandlarida bayon etilganlarning hech biri havo kemasi komandiri tomonidan asosli qarorlar qabul qilinishiga va havo harakatidagi mojaroli vaziyatlarni hal etish yoki ehtimolli to'qnashuvning oldini olish uchun optimal harakatlarni tanlash va amalga oshirish bo'yicha o'z vakolatlarini amalga oshirishiga to'sqinlik qila olmaydi.

421. Mazkur Qoidalar havo kemasi komandirini to'qnashuvning oldini olish bo'yicha eng samarali harakatlarni qabul qilinishi uchun, jumladan TOBT uskunalarini tomonidan beriladigan tavsiyalariga muvofiq to'qnashuvning oldini olish bo'yicha manevrlarni qabul qilish bo'yicha javobgarlikdan ozod etmaydi.

422. Havo kemasi boshqa havo kemasi bilan to'qnashuv xavfi tug'ilishi mumkin bo'lgan masofaga yaqinlashmaydi.

423. Parvoz trayektoriyasi o'zgarishi haqidagi RA olingan holda uchuvchilar:

a) RAning ko'rsatmalariga rioya etgan holda zudlik bilan harakat qilishadi, agar bu samolyot parvozining xavfsizligiga tahdid tug'dirmasa;

b) RAni, hatto u HHB organining ma'lum bir manevrini bajarish bo'yicha ko'rsatmasiga zid bo'lsada, bajarishadi;

v) RA da ko'rsatilgan yo'nalishga qarama-qarshi yo'nalishda manevrlarni amalga oshirishmaydi;

g) uchuv ekipajiga tushadigan ishchi nagruzkani inobatga olgan holda iloji boricha tezroq tegishli HHB organini RA haqida, jumladan dispetcherlik xizmatining so'nggi ko'rsatmasi yoki ruxsatidan istalgan cheklanishning yo'nalishi haqida xabardor qilishadi;

d) RAning istalgan o'zgartirilgan ko'rsatmalarni zudlik bilan bajarishadi;

e) parvoz trayektoriyasining o'zgarilishini to'qnashuv xavfini hal qilish bo'yicha tavsiyalarga (RA) rioya etish uchun kerak bo'lgan minimum bilan cheklashadi;

j) to'qnashuv xavfi hal etib bo'lingach HHB organining ko'rsatmasi yoki ruxsatida belgilangan sharoitlarni zudlik bilan qayta tiklashadi;

z) joriy dispetcherlik ruxsatida belgilangan sharoitlarni tiklayotganda HHB organini xabardor etadi.

424. Yonga qulash, shamolning siljishi va signalizatsiya tizimining erning yaqinligi to'g'risida ogohlantirishi TOBT tavsiyalariga nisbatan ustunlikka ega.

425. Havo kemasi to'qnashuv xavfini hal qilish bo'yicha tavsiyalarni (RA) bajarishi munosabati bilan dispetcherlik ruxsatlariga rioya etishni to'xtatgan zahotiyoq, mazkur havo kemasi va to'qnashuv xavfini hal etish bo'yicha tavsiyalarga muvofiq boshlangan manevrlarni bajarish bevosita taalluqli bo'lgan boshqa havo kemalari orasida eshelonlashtirishni ta'minlash bo'yicha javobgarlik dispetcher zimmasidan soqit qilinadi.

426. Ekipajdan TOBT tizimi ishlaganligi to'g'risida va HK ekipaji tomonidan berilgan tavsiyalarga (RA) muvofiq qo'llanilayotgan choralari haqida ma'lumot olgach HHB punktining dispetcheri bu haqda o'zining javobgarlik hududidagi boshqa HK ekipajlarini zudlik bilan xabardor qilishi shart.

427. Dispetcher barcha aloqador havo kemalarining eshelonlashtirilishini ta'minlash bo'yicha majburiyatni quyidagi hollarda yana o'z zimmasiga oladi:

a) dispetcher uchuvchilar ekipajidan uning havo kemasi parvoznig yana joriy dispetcherlik ruxsatiga muvofiq bajarayotganligi haqida xabar olganligini tasdiqlasa;

b) dispetcher uchuvchilar ekipajidan uning havo kemasi parvoznig joriy dispetcherlik ruxsatiga muvofiq bajarishni yangitdan boshlaganligi haqida xabar olinganligini tasdiqlasa va uchuv ekipaji tomonidan tasdiqlangan alternativ dispetcherlik ruxsatini bersa.

428. RAning berilishi yoki TOBT tizimining boshqa bir sezilarli ishlashidan keyin uchuvchilar va dispetcherlar havo harakati davomidagi noxush hodisa to'g'risida hisobot tayyorlashlari kerak.

429. Eksploatatsiya shartlari, RA va TA bo'yicha cheklovlar, ekipaj ichidagi o'zaro harakatlar tartibi noxush hodisa haqidagi hisobot va boshqa protseduralar eksploatant tomonidan belgilanadi va aviakompaniyalarga kiritiladi.

XII. Parvozlarni bajarish

1-§. Asosiy talablar

430. Parvozlarni bajarishda ekipaj a'zolari ushbu Qoidalarga, PFQ, ekipaj ish texnologiyasi va o'zaro hamkorlik bo'yicha yo'riqnomasiga, shuningdek parvozlarning bajarilishini tartibga soluvchi boshqa normativ hujjatlarga amal qilishlari shart.

431. Havo kemasining har bir parvozi belgilangan tartibda tasdiqlangan parvoz rejasiga muvofiq amalga oshiriladi.

432. HK komandiriga parvozni amalga oshirish huquqini beruvchi hujjat parvoz topshirig'i hisoblanadi.

433. Havo kemasining parvozi tegishli HHX organining parvozga ruxsati bo'lgan taqdirdagina amalga oshiriladi.

434. Havo kemasining uchishi, fazoga ko'tarilishi va qo'nishi quyidagi belgilangan minimumlarning eng yuqorisi bo'yicha qabul qilinadi:

a) havo kemasi komandirining;

b) aerodromning;

v) havo kemasining.

435. Havo kemasining komandiriga belgilangan minimumlardan pastroq meteosharoitlarda qo'nishni amalga oshirish man etiladi, ilojsiz qo'nish holatlari (radioaloqaning yo'qotilishi, yonilg'i yetishmasligi, aviatsiya texnikasining ishdan chiqishi va b. shu kabi parvozni boshqa aerodromgacha davom ettirishga imkon bermaydigan sharoitlar) bundan mustasno.

436. Uchuv ekipajining a'zolari parvozni bajarayotib o'z ish o'rinlarida o'rindiqlarining kamarlarini taqib olgan bo'lishlari shart. Xizmat ko'rsatuvchi shaxslar fazoga ko'tarilish va qo'nishni amalga oshirilayotganda kamarlarini taqib olishlari shart. Yo'lovchilar rulni burab chiqishni boshlashdan parvoz esheloniga (balandligiga) ko'tarilgunga qadar va pasayishni boshlashdan to'xtash joyiga rulni burab kirgunga qadar shuningdek havo kemasi komandirining talabiga binoan boshqa barcha hollarda kamarlarini taqqan bo'lishlari shart. Parvoz topshirig'ini bajarish bilan bog'liq bo'lmagan shaxslarning ekipaj kabinasida bo'lishi taqiqlanadi. Xizmat ko'rsatuvchi xodimlarga ekipaj kabinasiga HK komandirining ruxsatiga binoan kirishi mumkin.

437. Ekipaj a'zolarini bog'lab qo'yish tizimida yelka kamarlari ham nazarda tutilgan HKda ekipaj a'zolari (uchuvchilar tarkibi va xizmat ko'rsatuvchi xodimlar) HKning fazoga ko'tarilishi va qo'nishni bajarayotganda mazkur kamarlarni ham taqishi shart.

438. Havo kemasining komandiriga qulay parvoz sharoitlari bo'lgan payt ish joyini qisqa muddatga qoldirish ruxsat etiladi. Bunday holda havo kemasini ikkinchi uchuvchi boshqaradi. Ekipajning boshqa a'zolari esa o'z ish o'rinlarida bo'lishlari shart. Ekipaj kabinasidan chiqish qisqa muddatda, lekin ekipajning faqat bir a'zosiga, alohida vaziyatlarda esa havo kemasining qaroriga binoan ruxsat etiladi. Yo'lovchilarni tashiyotganda ekipaj kabinasining eshigi butun parvoz davomida (parvozdan oldin ekipaj o'z o'rinlarini egallagan fursatdan boshlab parvozdan so'ng dvigatellar o'chirilgunga qadar) qulflash moslamasi bilan bekitilishi shart. U havo kemasi komandirining ruxsati bilangina ochilishi mumkin.

439. Ekipaj a'zolari o'z ish o'rinlarini faqat havo kemasi komandirining ruxsati bilangina qoldirishlari mumkin. Parvoz davomida ekipaj a'zolari ovqatlanishi vaqti va ketma-ketligini havo kemasi komandiri belgilaydi. Ikkala uchuvchi ham bir vaqtda ovqatlanishi man etiladi.

440. Havo kemalarining PFQ belgilangan chegaralarda ekipaj a'zolari parvoznig navbatdagi bosqichini bajarishga tayyorgarlikni nazorat tekshiruvlari kartasi bo'yicha tekshirib ko'rishlari shart.

441. Parvoz bajarilayotganda uchuvchilardan biri havo kemasining fazodagi holatini doimiy ravishda nazorat qilib borishi shart.

442. Havo kemalarining ekipajlari va HHB organlari dispetcherlari orasida radiosozlashuv fuqarolik aviatsiyasidagi parvozlarni bajarishdagi va HHBdagi belgilangan radiosozlashuv frazeologiyasiga muvofiq rus yoki ingliz tillarida olib boriladi.

443. Rulni burash, balandlikka ko'tarilish, pasayish, qo'nishga kirishish va qo'nish bosqichlarida ekipaj a'zolari kabina ichidagi barcha xizmat so'zlashuvlarini (dokladlarini) mikrofonlar (laringofonlar) orqali SSU bo'yicha olib borishadi (agar ularning ish joylari SSU bilan jihozlangan bo'lsa). Parvozni bajarish bilan bog'liq bo'lmagan ishlar va so'zlashuvlarni olib borish man etiladi.

444. Parvoz davomida ekipaj kabinasi derazalarining pardalarini yopib qo'yish man etiladi, pardani yopish o'quv va mashq parvozlari uchuvchilar kreslolaridan birida ochiq parda yonida tekshiruvchi (o'rgatuvchi uchuvchi) bo'lish hollari bundan mustasno.

445. Butun parvoz davomida, ayniqsa havo trassalarining kesishish (tutashish) joylarida ekipaj sergak bo'lishi, uzluksiz tashqi radiosozlashuvni kuzatishi va havo kemasi bo'lgan hududidagi havo sharoitini tahlil qilib borishi shart.

446. Kunduzi va kechasi parvoz davomida havo kemasining mavjudligini belgilash, shuningdek qushlar bilan to'qnashishning oldini olish maqsadida faralar yoqilgan bo'lishi mumkin.

447. Ekipaj HHX dispetcheriga parvoz yoki rulni burash sharoitlarining murakkablashuvi, kuzatilayotgan xavfli meteorologik hodisalar, havo kemalari va boshqa moddiy obyektlar bilan xavfli yaqinlashuvlar haqida zudlik bilan xabar berishi shart.

448. Havo harakatini boshqarish organi dispetcherining so'roviga binoan ekipaj uni parvoz sharoitlari haqida xabardor qilishi shart.

Oldingi tahrirga qarang.

449. Havo kemasining sahnida chekish man etiladi.

(449-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

450. Butun parvoz davomida HK sahnida HK konstruksiyasida nazarda tutilmagan va samolyot uskunalarining ishlashiga ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan antennali radioelektron uskunalaridan foydalanish man etiladi (MAIlarni bajaradigan HK bundan mustasno).

Oldingi tahrirga qarang.

451. Uchish va qo'nish paytida yo'lovchilar saloni va avariya chiqish joylari orasida joylashgan pardalar ochilgan va mahkamlangan holatda bo'lishi shart.

(451-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

452. ATIS axborot tizimi bilan jihozlangan aeroportlarda start oldi va qo'nish oldi tayyorgarligi jarayonida ekipaj axborotlarni tinglab borishi va uchib chiqayotganda bu haqda erda yurish va start olish dispetcheriga doklad qilishi shart.

2-§. Shatakka olib tortish, dvigatelni yurgizish, erda yurish

453. Kabinada ish o'rinlarini egallab bo'lgach ekipaj havo kemasi komandirining rahbarligi ostida ekipaj a'zolarining parvozgga tayyorliklari haqidagi dokladi bilan yakunlanadigan startoldi tayyorgarligini o'tkazadi.

454. Havo kemasining aerodrom bo'ylab harakatlanishi (shatakka olib tortilishi, erda yurishi) HHB organi dispetcherining ruxsatiga binoan amalga oshiriladi. Harakat markali razmetka chiziqlari bo'ylab mazkur aerodromda belgilangan harakat sxemasiga muvofiq va HHB organi dispetcheri bilan uzluksiz ikki tomonlama aloqa mavjud bo'lgandagina amalga oshiriladi.

455. Havo kemasini shatakka olib tortilishi shatakka olib tortish uchun belgilangan qoidalarga muvofiq ekipajning albatta MAXning shatakka olib tortish uchun mas'ul shaxsi bilan SSQ yoki radio orqali ikki tomonlama aloqasi bo'lgan holda amalga oshiriladi.

456. Shatakka olib tortishning xavfsizligi uchun MAXning shatakka olib tortishni boshqarayotgan xodimi mas'uldir.

457. Dvigatellarni yurgizib yuborish HHB organi dispetcherining ruxsatiga ko'ra turish joylarida, EY uchastkalarida yoki mazkur aerodromda parvozlarni amalga oshirish bo'yicha yo'riqnomada belgilangan maxsus jihozlangan maydonchalarda amalga oshiriladi.

458. Havo kemasining dastlabki start tomon erda yurib borishini boshlashdan avval ekipaj, qoida tariqasida quyidagi ma'lumotlardan iborat dispetcher ruxsatini olishi shart:

- a) ruxsat etilgan manzil aerodromi;
- b) havo trassasining nomi yoki aerodrom hududidan chiqishning yo'nalishi;
- v) aerodrom hududidan chiqishning belgilangan sxemasining nomi (SID), agar chiqish sxemasining nomi bo'lmasa yoki u o'zgartirilgan bo'lsa — trassaga (belgilangan yo'nalishga) chiqish manyovrini bajarish bo'yicha ma'lumotni;
- g) birinchi ruxsat etilgan balandlikni yoki parvoz eshelonini;
- d) javob beruvchining ish tartibi va kodini;
- e) uchishdan keyingi radioaloqaning birinchi chastotasi;
- j) parvozning dastlabki bosqichidagi o'ziga xosliklar, jumladan cheklovlar va taqiqlar, bilan bog'liq boshqa muhim tezkor ma'lumotlarni.

459. Ekipajga quyidagi hollarda samolyotni erda yurgizish man etiladi, agarda:

- a) tormozlash tizimidagi bosim belgilangan chegaralardan past yoki tormozlar nosozligining belgilari bo'lsa;
- b) HHB organi dispetcherining va (yoki) HKni chiqarishni (kutib olishni) ta'minlovchi MAX mas'ul xodimining ruxsati olinmagan bo'lsa;
- v) erda yurib chiqishning xavfsizligi to'siqlarning mavjudligi, HKning turish joyi va (yoki) erda yurish yo'laklarining qoniqarsizligi tufayli ta'minlanmagan bo'lsa.

460. To'xtab turish joyidan erda yurib chiqish MAX havo kemasini chiqarib yuborishga javobgar mas'ul xodimining signallari bo'yicha amalga oshiriladi.

461. To'xtab turish joyiga erdan yurib kirish kuzatib borish (perron) bo'yicha navbatchining yoki MAXni kutib oluvchi xodimining signallari bo'yicha amalga oshiriladi. HKlarining erdagi harakatlarini boshqaruvchi signallar mazkur Qoidalarning 7-ilovasida ko'rsatilgan.

Ko'rsatib o'tilgan shaxslar ekipaj tomonidan erdan yurish qoidalari bajarilganda, havo kemasining xavfsiz erdan yurib chiqishi (kirishi) uchun javobgardirlar.

462. Agar havo kemasi to'xtab turish joyiga markirovka belgilariga muvofiq qo'yilmagan bo'lsa havo kemasining komandiri bu haqda darhol HHB organining dispetcherini xabardor qilishi kerak.

463. Ko'rish masofa 400 metrdan kamroq bo'lsa yoritish signalli qurilmalar va radiostansiya bilan jihozlangan kuzatuv avtomashinalari erdan yurib borishda havo kemalariga yetakchilik qiladi.

Boshqa holatlarda kuzatuv avtomashinalari havo kemalariga ekipajning talabiga binoan yetakchilik qiladi.

464. Kuzatuv avtomashinasi yetakchilik qilib borayotganda (ekipaj erdan yurib borish qoidalarga rioya etgan hollarda) havo kemasini erdan yurib borishining xavfsizligiga kuzatib borish bo'yicha navbatchi javobgardir.

465. Havo kemasini aerodrom bo'yicha harakatlanishini boshqaruvchi dispetcher quyidagilar uchun javobgardir:

- a) cheklovlar haqidagi ma'lumotlarning to'g'riligiga;

b) sharoitlar haqidagi ko'rsatmalarga va belgilangan sxema bo'yicha harakatlanish uchun ruxsat berilishiga;

v) havo kemalarining o'zaro joylashuvi (jumladan ko'rish uzoqligi cheklangan sharoitlarda (400 metrdan kamroq) bitta yo'nalish bo'ylab harakatlanayotganlari) haqidagi ma'lumotlarga. HHB organining dispetcheri bo'lmagan aerodrom va maydonchalarda erdan yurish yo'nalishini tanlash va harakatlanish xavfsizligi uchun javobgarlik havo kemasi komandirining zimmasidadir.

466. Yerdan yurishning boshlanishida havo kemasining komandiri tormozlarning ishlashini tekshirib ko'rishi kerak.

467. Yerdan yurishni havo kemasining komandiri yoki uning ko'rsatmasiga binoan ikkinchi uchuvchi bajaradi.

468. Ekipaj a'zolari erdan yurib borayotganda atrofdagi vaziyatni kuzatib borishlari va komandirni to'siqlar haqida ogohlantirishlari kerak.

469. Yerdan yurish yo'nalishida to'siqlarni aniqlaganda yoki to'siqqacha bo'lgan xavfsiz masofa to'g'ri aniqlanganligiga shubha qilganda havo kemasining komandiri erdan yurishni to'xtatishi va HHB organining dispetcheriga xabar berishi kerak.

470. Yerdan yurishning tezligi havo kemasining komandiri tomonidan EYning (UQYning, gruntning) holatiga, to'siqlarning mavjudligiga va ko'rish sharoitlariga qarab tanlanadi. Joydan qo'zg'alayotganda va erdan yurib borishda dvigatelning (dvigatellarning) ish tartibini tanlayotib HK komandiri gaz oqimining boshqa havo kemalariga va obyektlarga ta'sirini ularga shikast yetmaydigan qilib hisobga olishi kerak.

471. Havo kemasidagi aeronavigatsion chiroqlar (ANCh) kechasi shatakka olib tortishda, erdan yurib borayotganda va parvozda, shuningdek kunduzi shatakka olib tortishda va erdan yurib borayotganda ko'rinish yomon bo'lgan sharoitlarda (2000 metrdan kamroq) yoqilgan bo'lishi kerak. Yerdan yurish faralari erdan yurganda kechasi va kunduzi ham, agar ko'rish sharoitlari yomon bo'lsa (2000 metrdan kam), yoqilgan bo'lishi kerak.

472. Lipillab turuvchi mayoqlar kechayu kunduz erdan yurishdan oldin dvigatellar yurgizilgandan boshlab havo kemasi parvozdan so'ng erdan yurib kelgach ular to'xtatilganga qadar, HK PFQga muvofiq, yoqilgan bo'lishi shart.

473. HHB organi dispetcherining ruxsatisiz erdan yurib borayotganda (shatakka olib tortilayotganda) UQY va EYni kesib o'tish (egallash) taqiqlanadi.

474. Havo kemalari erdan bir-biriga qarab yurib kelayotgan ularning komandirlari harakatlanish tezligini eng minimaligacha kamaytirishlari va o'ng tomondan harakatlanib chap bortlari bilan bir-biridan uzoqlashishlari kerak.

475. Kesishuvchi kurslarda bir-biriga yaqinlashayotganda boshqa havo kemasini o'ng tomondan ko'rayotgan komandir erdan harakatlanishni to'xtatishi kerak.

476. Biror-bir mansabdor shaxs HK komandirini erda harakatlanishni to'xtatish, shuningdek erda harakatlanishning istalgan bosqichidan, jumladan ijro startidan, qaytish haqidagi qarorining asosli ekanligiga qarshi chiqish huquqiga ega emas.

3-§. Fazoga ko'tarilish

477. Fazoga ko'tarilish HHB organi dispetcherining ruxsatini olgandan so'ng amalga oshiriladi. HHB organi dispetcheri bo'lmagan aerodromda (qo'nish maydonchasida) fazoga ko'tarilish havo kemasi komandirining qaroriga ko'ra amalga oshiriladi.

478. HHB organi dispetcherining fazoga ko'tarilish uchun ruxsati quyidagilarni bildiradi:

a) UQY yuza qismi normativ talablarga javob beradi;

b) uchayotgan havo kemasi uchun xavfsiz interval ta'minlangan;

v) uchish polosasida to'siqlar yo'q;

g) dispetcher parvozlar xavfsizligiga tahdid tug'diruvchi hodisalar to'g'risida xabar berdi, ekipaj qabul qildi;

d) UQYdagi ko'rish uzoqligi va (yoki) bulutlar pastki chegarasining balandligi aerodromning ushbu toifadagi HK uchishi uchun o'rnatilgan minimumidan past emas;

e) ruxsat olgandan so'ng dispetcherdan boshqa ko'rsatma tushmagan bo'lsa, ekipajga dispetcherlik ruxsatiga muvofiq balandlikni egallashga ruxsat etilgan.

479. Dispatcher HK ekipajini quyidagilar to'g'risida o'z vaqtida xabardor qiladi:

Oldingi tahrirga qarang.

a) UQYdagi ko'rish uzoqligi 2000 metr va undan past va (yoki) bulutlar pastki chegarasining balandligi (vertikal ko'rinish) 200 metr (660 fut) va undan past qiymatga o'zgarganda;

(479-bandning "a" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

b) erdagi shamolning yo'nalishi va kuchayishini hisobga olgan holda tezligi o'zgartirilishi to'g'risida;

v) UQY yuza qismining holati va UQY da ishqalanish koeffitsiyentining qiymati o'zgarganda;

g) parvozlari xavfsizligiga tahdid soluvchi hodisalar to'g'risida;

d) kuchli yog'in-sochin sharoitida meteorologik ko'rish 600 metr va undan past bo'lganda (YuIO bo'yicha ko'rish hisobga olinmaydi);

e) UQY oxiridagi ko'rish uzoqligi, agar u UQY boshidagi va oxiridagi ko'rish uzoqligi qiymatidan kichik bo'lsa (uning uzunligi 2000 metrdan ortiq bo'lganda).

480. Fazoga ko'tarilishni havo kemasi komandiri yoki parvoz topshirig'ida nazarda tutilgan bo'lsa, ikkinchi uchuvchi bajaradi.

481. Ekipaj quyidagi hollarda fazoga ko'tarila olmaydi (fazoga ko'tarilish taqiqlanadi):

a) fazoga ko'tarilish xavfsizligiga tahdid tug'diradigan xavfli meteohodisalar yoki qushlarning to'planishi mavjud bo'lsa;

b) kuchli yog'in-sochin sharoitida meteorologik ko'rish 600 metr va undan past bo'lgan sharoitlarda (YuIO bo'yicha ko'rish hisobga olinmaydi), shamol siljishi to'g'risida ogohlantiruvchi tizim bilan jihozlangan HKdan tashqari;

v) UQY dagi ko'rish uzoqligi va (yoki) bulutlar pastki chegarasining balandligi (vertikal ko'rinish) belgilangan minimumdan past bo'lganda;

UQY uzunligi 2000 metr va undan kam bo'lganda UQY boshi va oxiridagi ko'rish uzoqligi qiymatlaridan kichigi UQY ko'rish uzoqligi deb qabul qilinadi. UQY uzunligi 2000 metrdan uzun bo'lganda UQY boshi va o'rtasidagi ko'rish uzoqligi qiymatlaridan kichigi UQY ko'rish uzoqligi deb qabul qilinadi.

g) erdagi yo'nalishi va kuchayishini hisobga olgan holda shamolning tezligi, shuningdek UQY yuza qismining holati va UQYda ishqalanish koeffitsiyentining qiymati ushbu turdagi HK uchun PFQda belgilangan cheklolarga mos kelmaydi;

d) HK yuzasi muz, qirov yoki qor bilan qoplangan bo'lsa;

e) uchish massasi va (yoki) havo kemasi tsentrovkasi Havoga ko'tarilishning haqiqiy sharoitlari uchun yo'l qo'yiladigan chegaradan oshsa;

j) boshqa HK ikkinchi doiraga ketsa;

z) oldinda uchuv yo'lagida to'siqlar bo'lsa.

482. Qoidaga ko'ra havo kemasining fazoga ko'tarilishi UQY boshidan amalga oshiriladi. Quyidagi sharoitlarda HKning havoga ko'tarilishi UQY boshidan amalga oshirilmaligiga ruxsat etiladi:

a) agar bu ushbu aerodromdagi Parvozlarni bajarish yo'riqnomasida ko'zda tutilgan bo'lsa;

b) parvoz boshlanishi chog'ida kuchli yurish boshlanish joyidan uchish yo'lagining mavjud xarakteristikasi HKning amaldagi fazoga ko'tarilish massasi uchun va fazoga ko'tarilish sharoitlari uchun talab etilganlarga mos kelsa.

483. HKning Havoga ko'tarilishi yo'ldosh shamol bo'lgan vaqtda ushbu aerodromdagi parvozlarni bajarish va mazkur turdagi HK PFQ uchun yo'riqnomada ko'zda tutilgan bo'lsa ruxsat etiladi.

484. Agar havo kemasi havoga ko'tarilish vaqtida berilgan yo'nalishdan chetga chiqib ketgan bo'lsa va kuchli yurishning davom ettirilishi xavfsizlikni ta'minlamasi havoga ko'tarilish to'xtalishi lozim. HKning hisoblanganidan past tezlikda erdan uzilishi man etiladi.

485. Dvigatel ishlamay qolganda yoki boshqa parvoznining xavfsizligiga tahdid soluvchi nosozliklar paydo bo'lganda qaror qabul qilish kerak bo'lgan tezlikkacha yetib borilmagan bo'linsa, havoga ko'tarilish darhol to'xtatilishi kerak.

486. Biror-bir mansabdor shaxs HK komandirining qaror qabul qilish tezligiga yetguniga qadar havoga ko'tarilishni to'xtatish haqidagi qarorining asosli ekanligiga qarshi chiqish huquqiga ega emas.

487. HKning Havoga ko'tarilishi tunggi paytda qoida bo'yicha yoqilgan faralar bilan amalga oshiriladi. Agar faralar yoqilganida ko'rinishni yomonlashtiradigan yorug'lik ekrani paydo bo'lsa, HKning komandiri qaroriga ko'ra havoga ko'tarilish o'chirilgan faralar bilan bajarilishi mumkin.

Oldingi tahrirga qarang.

488. Havo kemasining kuchli yugura boshlash paytidan 200 metr (660 fut) yuqoriga ko'tarilgunga qadar ekipaj va HHB organining dispetcheri radioaloqaga kirishmasligi kerak. Parvozlarning xavfsizligiga tahdid tug'ilayotgan hodisalar bundan mustasno.

(488-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

4-§. Balandlikka ko'tarilish

Oldingi tahrirga qarang.

489. Havoga ko'tarilgandan so'ng balandlikka ko'tarilish to'g'ri chiziq bo'ylab quyidagidan kam bo'lmagunga qadar amalga oshiriladi:

a) 50 metr (165 fut) — aviatsiya ishlarini bajarishda HKlarida, agar bu turdagi ishlar uchun ishchi balandlik 50 metr (165 fut) va undan pastroq etib belgilangan bo'lsa;

b) 100 metr (330 fut) — doira bo'ylab uchish tezligi 300 km/soat (162 uz) va undan kamroq bo'lgan HKlarida;

v) 200 metr (660 fut) — doira bo'ylab uchish tezligi 300 km/soatdan (162 uz.dan) ortiq bo'lgan HKlarida.

(489-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

490. Agar bu parvozlarni amalga oshirish yo'riqnomasida ko'rsatib o'tilgan bo'lsa, aerodrom va HKda uzoqlikni o'lchash uskunalarini mavjud bo'lgan taqdirda birinchi qaytarib burib olishni PFQga muvofiq belgilangan uzoqlikda va ruxsat etilgan minimal balandlikda bajarish mumkin.

Oldingi tahrirga qarang.

491. Havoga ko'tarilish amalga oshirib bo'lingach 200 metr (660 fut) yoki parvoznining belgilangan balandligigacha ko'tarilib bo'lingandan keyin HK ekipaji HHBning tegishli organi bilan radiotelefon aloqasini o'rnatadi (agar uning uchish balandligi 200 metrdan (660 futdan) past bo'lsa).

(491-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

492. O'tish balandligini kesib o'tayotganda ekipaj barometrik balandlik o'lchagichlarning bosim shkalasini simob ustuni bo'yicha 760 mm.ni (1013,2 mbar) hisoblashga o'tkazishi va balandlik o'lchagich ko'rsatmalarini taqqoslab chiqishi shart.

493. Parvoznining belgilangan esheloniga (balandligiga) ko'tarilish HHB organi dispetcherining ko'rsatmasiga binoan belgilangan chiqish sxemasiga, vektorlashtirishdagi berilgan parvoz trayektoriyasiga muvofiq ravishda parvoz yo'nalishi bo'ylab (HT, MHY) amalga oshiriladi.

494. Belgilangan yoki HHB organi dispetcheri tomonidan tayinlangan chegaraga qadar berilgan eshelonni (balandlikni) egallashning imkoni bo'lmasa, ekipaj bu haqda o'z vaqtida HHB dispetcheriga xabar berishi kerak.

495. Berilgan eshelongacha ko'tarilib bo'lgach ekipaj HHB organi dispetcheriga uni egallaganligi haqida doklad qilishi va balandlik o'lchagichlarning ko'rsatkichlarini solishtirib chiqishi kerak.

5-§. Yo‘nalish bo‘ylab parvoz

496. Ekipaj havo trassasining (ish o‘tkaziladigan rayonning) belgilangan kengligi doirasida parvozni bajarishi, parvozning berilgan eshelonini (balandlikni) tutib turishi va doimo o‘z havo kemasining joylashgan o‘rnini bilishi kerak.

497. Yo‘nalishni, eshelonni (balandlikni) kontrol mo‘ljallarni uchib o‘tish vaqtini o‘zgartirish parvozni bevosita boshqarayotgan HHB organi dispetcherining ruxsati bilan amalga oshiriladi.

498. Berilgan yo‘nalishdan chetga chiqish va parvozning eshelonini (balandlikni) o‘zgartirish faqatgina xavfli meteo hodisalarni aylanib o‘tish hollarida, zaxira aeroportida qo‘nishda, aviatsiya texnikasi ishdan chiqqanda yoki majburiy qo‘nishda parvozni bevosita boshqarayotgan HHB organi dispetcherining ruxsati bilan amalga oshiriladi.

499. Yo‘nalish bo‘ylab parvozda xavfli meteo hodisalarni aylanib o‘tish mumkin bo‘lmagan hollarida, HK komandiri HKni parvoz uchun xavfli hududdan zudlik bilan olib chiqishi, parvoz boshlangan punktga qaytishi yoki qo‘nish uchun yaroqli bo‘lgan eng yaqin aerodromda qo‘nishi, qabul qilgan qarori to‘g‘risida HHB dispetcheriga xabar qilishi lozim.

500. Mo‘ljal aerodromgacha parvozni davom ettirishga imkon bermaydigan sabablarga ko‘ra o‘z vaqtida parvoz boshlangan punktga qaytish yoki zaxira aerodromga qo‘nish HK komandirining to‘g‘ri qarori sifatida baholanishi kerak.

501. Agar mo‘ljal aerodromga qo‘nish meteosharoitlar yomonlashganligi yoki boshqa sabablarga ko‘ra mumkin bo‘lmasa HK komandiriga amaldagi ob-havo minimumdan past bo‘lmagan boshqa aerodromga yo‘l olishga ushbu aerodromga yetib borish paytida doira balandligi bo‘ylab kamida 30 minut parvoz qilishga yetarli darajada amaldagi yonilg‘i miqdorining qoldig‘i bo‘lganda ruxsat etiladi.

502. Agar HK bortidagi yoqilg‘i miqdori yoki aeronavigatsiya yoxud meteorologik vaziyat manzil aeroportidan qaror qabul qilish balandligidan zaxira aerodromiga uchishni ta‘minlay olmasa, HK komandiriga:

- a) yonilg‘i olish uchun eng yaqin oraliq aerodromga qo‘nish;
- b) zaxira aerodromiga ketish chegarasiga qadar uchish huquqi beriladi.

503. Agar:

a) manzil aerodromidagi amaldagi va prognoz qilinayotgan ob-havo minimumdan past bo‘lmasa;

b) manzil aerodromining HKni qabul qilishga texnik tayyorligi to‘g‘risida tasdiqнома olingan bo‘lsa, ketish chegarasidan turib manzil aerodromiga qadar parvozni davom ettirish to‘g‘risida qaror qabul qilinishi mumkin.

504. Ekipaj HHB organi dispetcherini ketish chegarasini uchib o‘tishning hisoblab ko‘rilgan vaqti, shuningdek manzil aerodromiga qadar parvozni davom ettirish yoki zaxira aerodromiga ketish to‘g‘risida qabul qilingan qaror haqida xabardor qilishi kerak.

505. Manzil aerodromida (zaxira aerodromida) meteosharoitlar yomonlashganligi yoki havo kemalarini qabul qilish to‘xtatilganligi to‘g‘risida xabar olinganda havo kemasi parvozini bevosita boshqarayotgan HHB organi dispetcheri zudlik bilan bu haqda ekipajga havo kemasi ketish chegarasini bosib o‘tgunga qadar xabar berishi kerak.

506. Havo kemasi komandiriga aeronavigatsion va meteorologik vaziyatlarni tahlil qilish asnosida parvoz davomida zaxira aerodromlarini tanlash huquqi beriladi.

507. Qo‘nish aerodromida murakkab meteorologik sharoitlar bo‘lganda HHB organi dispetcheri havo kemasi ekipajidan qo‘nish uchun minimumni, zaxira aerodromi va QQBda yonilg‘i qoldig‘ini so‘rashi mumkin.

508. HHB organi dispetcherining so‘roviga javoban havo kemasi ekipaji unga qo‘nish uchun minimumni, zaxira aerodromi va QQBdagi soatda va daqiqalarda yonilg‘i qoldig‘i to‘g‘risida bildirishi shart.

6-§. Aerodromga yaqinlashish va qo‘nish

509. Parvoz eshelonidan (balandligidan) pasayishdan oldin yoki havo kemasining qo‘nish aerodromi hududiga kirishiga qadar (quyi eshelondan pastdagi parvozlarda) ekipaj havo kemasining komandiri rahbarligi ostida qo‘nishdan oldingi tayyorgarlikni o‘tkazadi, bu tayyorgarlikning hajmi qo‘nilishi lozim bo‘lgan muayyan sharoitlardan kelib chiqqan holda komandir tomonidan aniqlanadi.

510. UQY (qo‘nish kursi) o‘zgarganda yoki oldin qabul qilingan qarorni o‘zgartirishni (aniqlik kiritishni) talab etadigan sharoitlar yuzaga kelganda ekipaj tomonidan nazorat tekshiruvi kartasi bo‘yicha operatsiyalarni bajarish yuzasidan qo‘shimcha tayyorgarlik va qayta tekshirish o‘tkazilishi kerak.

511. Havo kemasining parvozning berilgan eshelonidan (balandlikdan) pasayishi ekipajning so‘rovi bo‘yicha va HHB organi dispetcherining ruxsati bilan ekipajning pasayishni boshlagani to‘g‘risidagi dokladi bilan bajariladi.

512. Aerodrom hududiga kirishda havo kemasining ekipaji HHB organi dispetcheriga yetib kelish marshruti, parvoz balandligi to‘g‘risida bildirishi hamda undan uchish va qo‘nish hududiga kirish uchun pasayish shartlarini olishi kerak.

513. Zudlik bilan qo‘nishi lozim bo‘lgan havo kemasiga qo‘nish uchun navbatsiz kirish ta‘minlanadi.

514. Bir xil turdagi ikkita havo kemasining bir vaqtning o‘zida vizual qo‘nish uchun kirishida birinchi bo‘lib qo‘nish uchun ustunlik oldinda, chapda yoki pastroqda bo‘lgan havo kemasiga beriladi. Yengilroq havo kemasining ekipaji undan og‘irroq bo‘lgan havo kemasiga birinchi bo‘lib qo‘nish imkoniyatini berishi shart.

515. Qo‘nish uchun kirishdan oldin havo kemasining ekipaji:

a) qo‘nish aerodromidagi meteosharoitni tahlil qilishi va HHB dispetcheriga o‘zining qarori va tanlangan kirish tizimi to‘g‘risida xabar qilishi;

Oldingi tahrirga qarang.

b) o‘tish eshelonida barometrik balandlik o‘lchagich bosimining shkalasini standart atmosfera bo‘yicha dengizning o‘rtacha darajasiga keltirilgan aerodrom bosimiga (QNN) yoki so‘rov asosida aerodromdagi atmosfera bosimiga (QFE) o‘tkazishi, tog‘li aerodromlarda aerodromdagi atmosfera bosimi (QFE) bo‘yicha qo‘nishga kirayotganda, HHB organining dispetcheriga joriy balandlik haqida xabar berishi;

(515-bandning “b” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

v) doira balandligida HK PFQga muvofiq radiobalandlik o‘lchagich o‘rnatishi shart.

516. HHB organi bo‘lmagan qo‘nish maydonchalarida parvoz qilganda qo‘nish uchun kirgan havo kemasining komandiri:

a) maydonni ko‘zdan kechirish va havodan turib uning holati va yaroqliligini aniqlash maqsadida nazorat kirishini bajarishi;

b) o‘zi joylashgan rayondagi dispetcherlik punkti aloqa chastotasida qo‘nish joyi va magnit kursini bildirishi shart.

517. Agar qo‘nish aerodromida:

a) erdagi shamolning yo‘nalishi va kuchayishini hisobga olgan holda tezligi shuningdek UQY yuza qismining holati va UQYda ishqalanish koeffitsiyentining qiymati ushbu turdagi HK uchun PFQda belgilangan talablarga javob bersa;

b) UQYda ko‘rish uzoqligi minimumdan past bo‘lmasa;

Oldingi tahrirga qarang.

v) bulutlarning quyi chegarasi balandligi (vertikal ko‘rinish, zarurat bo‘lganda) minimumdan past bo‘lmasa HK ekipajiga toifalanmagan minimumlar bilan aniq tizimlar bo‘yicha va noaniq tizimlar bo‘yicha o‘tish eshelonidan pasayish va qo‘nish uchun kirishga ruxsat etiladi.

(517-bandning “v” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

518. HXXK dispetcheri HK ekipajiga toifasiz minimum bilan aniq tizim bo'yicha va noaniq tizim bo'yicha qo'nishga kirayotganda quyidagi hollarda o'tish eshelonidan pasayishga ruxsat beradi:
(518-bandning birinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

a) UQYda ko'rish uzoqligi minimumdan past bo'lmasa;

Oldingi tahrirga qarang.

b) bulutlarning quyi chegarasi balandligi (vertikal ko'rinish, zarurat bo'lganda) minimumdan past bo'lmasa.

(518-bandning "b" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

519. Dispetcher HK ekipajini quyidagilar to'g'risida o'z vaqtida xabardor qiladi:

Oldingi tahrirga qarang.

a) UQY uzunligi 2000 metr va undan kam bo'lganda va (yoki) bulutlar pastki chegarasining balandligi (vertikal ko'rinish, zarurat bo'lganda) 200 metr (660 fut) va undan kam bo'lganda ko'rish uzoqligi o'zgarganligi to'g'risida;

(519-bandning "a" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

b) erdagi shamolning tezligi to'g'risida, uning yo'nalishi va kuchayishini hisobga olgan holda;

v) UQY yuza qismining holati va UQYda ishqalanish koeffitsiyentining qiymati o'zgarganligi to'g'risida;

g) parvozlarning xavfsizligiga xavf tug'diruvchi hodisalar to'g'risida;

d) kuchli yog'in-sochin sharoitlarida 1000 metr va undan kam uzoqlikdagi meteorologik ko'rinishlar (YuIO bo'yicha ko'rinish hisobga olinmaydi);

e) UQY oxiridagi ko'rish uzoqligi, agar u UQY boshidagi va o'rtasidagi ko'rish uzoqligi qiymatidan kichik bo'lsa (uning uzunligi 2000 metrdan uzun bo'lganda).

UQY ning uzunligi 2000 metr va undan kam bo'lganda UQYdagi ko'rish uzoqligi etib UQYning ikkala uchidagi ko'rish uzoqligining ikkala qiymati ichidagi past qiymat qabul qilinadi. UQYning uzunligi 2000 metrdan uzun bo'lganda UQYning boshi va o'rtasidagi ko'rish uzoqligining ikkala qiymati ichidagi past qiymat qabul qilinadi.

520. HK ekipajiga aniq tizimlar bo'yicha toifalangan minimumlar bilan o'tish eshelonidan pasayish va qo'nish uchun quyidagicha kirishga ruxsat etiladi:

Oldingi tahrirga qarang.

a) 1-toifa minimumi bo'yicha qaror qilish balandligiga qadar, bulutlarning quyi chegarasi balandligi (vertikal ko'rinish, zarurat bo'lganda) qaror qabul qilish balandligining to'rttdan uch qismidan kam bo'lmasa, erdagi shamolning yo'nalishi va kuchayishini hisobga olgan holda tezligi, shuningdek UQY yuza qismining holati va UQYda ishqalanish koeffitsiyentining qiymati ushbu turdagi HK uchun PFQda belgilangan talablarga javob bersa;

(520-bandning "a" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

b) 2 va 3-toifa minimumi bo'yicha qaror qilish balandligiga qadar, bulutlarning quyi chegarasi balandligidan (vertikal ko'rinish) qat'i nazar, UQYda ko'rish uzoqligi minimumdan past bo'lmasa, erdagi shamolning yo'nalishi va kuchayishini hisobga olgan holda tezligi, shuningdek UQY yuza qismining holati va UQYda ishqalanish koeffitsiyentining qiymati ushbu turdagi HK uchun PFQda belgilangan talablarga javob bersa;

521. PBP bo'yicha qo'nishga kirishda havo kemasi ekipaji qaror qilish balandligiga qadar uchib o'tishda qo'nish uchun ruxsat olishi kerak. Vizual qo'nish qoidalari va vizual parvoz qoidalari bo'yicha qo'nish uchun kirishda ekipaj HHB organi dispetcheriga UQY bilan qo'nish uchun vizual

kontakt o'rnatilganligi to'g'risida bildirishi va qo'nishga kamida 1000 metr qolganda qo'nish uchun ruxsat olishi kerak.

522. Qo'nishdan oldingi parvoz paytida HK komandiri quyidagi vaziyatlarda pasayishni to'xtatishi va ikkinchi doiraga ketishi kerak:

a) xavfli meteosharoitlar kuzatilganda yoki qo'nish uchun xavf tug'diruvchi qushlar to'dasi paydo bo'lganda;

b) kuchli yog'ingarchilik sharoitida meteorologik ko'rish uzoqligi 1000 metrdan kam bo'lganda (OVI bo'yicha qo'rish uzoqligining qiymati hisobga olinmaydi), shamolning siljishi to'g'risida ogohlantiruvchi tizim bilan jihozlangan HK bundan mustasno;

v) qo'nish uchun kirishning tanlangan tizimida bordagi va erdagi radiotexnik vositalarning beqaror ishlashi kuzatilganda, yaqinlashish mash'allari yoki erdagi mo'ljallar bilan vizual kontaktlar o'rnatilmaganda;

g) pasayish glissadasini ushlab turish uchun dvigatellar (dvigatel) ish tartibini nominalgacha oshirish talab etilsa (g'arbda ishlab chiqarilgan HK uchun shamolning siljishi to'g'risida ogohlantiruvchi tizim ishlab ketganda);

Oldingi tahrirga qarang.

d) ekipaj QQBgacha qo'nishning ushbu Qoidalarning 425-bandida keltirilgan qiymatlaridan past amaldagi sharoitlari to'g'risida xabar olganda, yoxud bir yoki bir necha meteorologik elementlar bo'lmaganda, hattoki erdagi mo'ljallar bilan ishonchli aloqa o'rnatilgan bo'lsa ham;

(522-bandning "d" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

e) yaqinlashish mash'alalari yoki boshqa mo'ljallar bilan ishonchli aloqa o'rnatilgunga qadar qo'nish kursi bo'yicha erga xavfli yaqinlashish to'g'risida signalizatsiya ishlab ketganda;

j) uzoq privodli radiomarkerli radiostansiyadan uchib o'tilgach kurs bo'yicha (glissada) chetga chiqishlar va (yoki) vertikal tezlik yo'l qo'yiladigan darajadan oshib ketganda;

z) qaror qilish balandligiga qadar yaqinlashish mash'allari yoki erdagi mo'ljallar bilan zarur vizual kontaktlar o'rnatilmaganda;

k) qaror qilish balandligiga (UQY) yetib borgunga qadar HKning samodagi holati yoki uning harakati parametrlari qo'nishning xavfsizligi ta'minlanmasa;

l) qaror qilish balandligidan PFQga muvofiq ketish balandligining minimal yo'l qo'yish mumkin bo'lgan darajasigacha pasayishda yaqinlashish mash'allari yoki erdagi mo'ljallar bilan vizual kontaktlar yo'qolganda;

m) qo'nish uchun hisob-kitoblar uni bajarishning xavfsizligini ta'minlamasa.

523. Hech bir mansabdor shaxs HK komandirining ikkinchi doiraga ketish haqidagi qarorini muhokama qilishga, ayniqsa buning uchun unga ma'muriy ta'sir choralari ko'rishga haqli emas.

524. Quyidagi hollarda havo kemasi komandiriga qo'nish uchun takroriy kirishlarni bajarish, dispetcherga esa takroriy kirish uchun ruxsat berish huquqi beriladi:

a) takroriy kirishdan so'ng qolgan aeronavigatsion yonilg'i zaxirasi QQBdan zaxira aerodromiga ketishni ta'minlasa;

b) erdagi shamolning yo'nalishi UQY va kuchayishini hisobga olgan holda tezligi, shuningdek UQY yuza qismining holati va UQYda ishqalanish koeffitsiyentining qiymati belgilangan cheklashlardan oshmasa;

v) UQY da ko'rish uzoqligi minimumdan past bo'lmasa;

Oldingi tahrirga qarang.

g) bulutlarning quyi chegarasi balandligi (vertikal ko'rinish, zarurat bo'lganda) minimumdan past bo'lmasa.

(524-bandning "g" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

525. Aniq tizimlar bo'yicha qo'nish uchun kirish bajarilganda UQYdan uchib o'tish HK PFQda belgilab berilgan qiymatdan past bo'lmasligi va ekipaj a'zolarining o'zaro xatti-harakati va

ish texnologiyasi bo'yicha yo'riqnomada belgilangan tartib bajarilishi kerak. Ekipaj HKni qo'ndirishni qoidaga ko'ra, erga qo'nish hududida PFQga va ekipaj a'zolarining o'zaro xatti-harakati va ish texnologiyasi bo'yicha yo'riqnomaga muvofiq HK hisoblab topilgan qo'nish og'irligi bilan belgilangan normativlar doirasida amalga oshiradi.

526. Talab qilinadigan qo'nish distansiyasi HK qo'nish massasini hisobga olgan holda amaldagi meteosharoitlar va UQY holatiga qarab hisoblanadi. Bunday hisob-kitob HKning UQY ishchi uzunligi chegarasida to'xtashini nazarda tutadi.

527. Havo kemalarini tunda qo'ndirish qoidaga ko'ra yoqilgan faralar bilan bajariladi. Nur ekrani hosil qiluvchi tuman va boshqa meteo hodisalarda faralardan foydalanish tartibini havo kemasi komandiri belgilaydi.

528. Havo kemasi ekipaji to'xtab turish joyiga qarab burishni HHB organi dispetcherining buyrug'i bo'yicha aerodromda burilishning belgilangan sxemasiga muvofiq amalga oshiradi.

XIII. Aviatsiya ishlarini bajarish bo'yicha parvozlari

1-§. Umumiy qoidalar

529. Aviatsiya ishlarini bajarish O'zbekiston Respublikasi fuqaro aviatsiyasi tomonidan manfaatdor tashkilotlar yoki alohida fuqarolar bilan tuzilgan shartnomalar bo'yicha O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksiga, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1997-yil 12-dekabrda 549-son qarori bilan tasdiqlangan O'zbekiston Respublikasi samoviy hududidan foydalanish to'g'risidagi Nizomga, ushbu qoidalarga, havo kemalarining PFQga muvofiq amalga oshiriladi.

530. Shartnomaga buyurtmachining aviatsiya ishlarini bajarish tartibi va qoidalarini belgilab beradigan normativ hujjatlardagi qoidalarga zid talablarini kiritishga yo'l qo'yilmaydi.

531. Boshqa aviakorxonalarda (bo'linmalarda), shu jumladan boshqa davlatlar hududida aviatsiya ishlarini bajarishda parvozlari shu korxonalaridagi (bo'linmalardagi) Yo'riqnomalar bo'yicha, ular bo'lmaganda esa ekipaj bo'ysunadigan bo'linma rahbari (komandiri) tomonidan ishlab chiqilgan va hududida parvozlari bajariladigan korxonalar (bo'linmalar) rahbari bilan kelishilgan Yo'riqnomalar bo'yicha bajariladi.

532. Boshqa davlatlar hududida aviatsiya ishlarini bajarish xorijiy davlatning vakolatli organlari tomonidan berilgan parvoz qilish uchun tegishli ruxsat asosida buyurtmachi bilan tuzilgan shartnoma bo'yicha bajarilishi mumkin va hududida parvozlari bajariladigan xorijiy davlatning Havo qonunchiligi va Parvoz qoidalariga muvofiq bajarilishi kerak.

533. Aviatsiya ishlarini bajarish uchun parvozlari maydon va yo'nalishli parvozlarga bo'linadi, ularning maqsadi, bajarilish qoidalari va texnologiyasiga qarab quyidagi ko'rinishlarga bo'linadi:

- a) transport-aloqa parvozlari;
- b) havo kemasidan suratga olish;
- v) o'rmon aviatsiya ishlari;
- g) qurilish-montaj va yuklash-tushirish ishlari;
- d) dengiz kemalari va dengiz burg'ulovchi uskunalaridan turib;
- e) aholiga tibbiy yordam ko'rsatish va sanitariya tadbirlarini o'tkazish uchun;
- j) aviatsiya-kimyolar ishlari;
- z) eksperimental va ilmiy-tadqiqot ishlari o'tkazish uchun;
- i) parashyutistlarni desantlash;
- k) ekskursiya parvozlari.

534. Havo kemasidan suratga olish quyidagilarga bo'linadi:

- a) joylarni maxsus fotoapparat bilan suratga olish maqsadida aerosuratga olish parvozlari;
- b) yo'l qo'yilishi mumkin bo'lgan eng past balandliklarda qidirish-suratga olish parvozlari, shu jumladan geofizik suratga olish uchun chiqib turadigan, trosga osib qo'yiladigan apparatura bilan;
- v) erni asboblari bilan distansion zondlash uchun aerosuratga tushirish parvozlari va kichik, o'rta va yuqori balandliklarda barometrik balandlik o'lchagich bo'yicha doimiy balandlikni ushlab turgan holda atrof muhitning holati ustidan nazorat;

g) aerovizual parvozlar, havo kemasi bortida buyurtmachining kuzatuvchisi bilan birgalikda, obyektlarni vizual tadqiq qilish va joylardagi vaziyatni kuzatish maqsadida (elektr uzatish liniyalarini, aloqa liniyasi, gaz quvurlari, neft quvurlari, ariqlar, kanallar, yo'llarni patrullashtirish, baliq va hayvonlar zaxirasini tekshirish, yovvoyi hayvonlarni yo'qlamadan o'tkazish va otish, muzli razvedka va b.)

535. Aviatsiya ishlarini bajarish qoidaga ko'ra VPQga ko'ra bajariladi. Radiotexnik navigatsiya vositalari bilan jihozlangan belgilangan trassalar va yo'nalishlarda PBP bajarishga yo'l qo'yiladi.

536. Ishni boshlashdan oldin havo kemasi komandiri ob-havo ma'lumotlarini olishi, haqiqiy ob-havo sharoitini aniqlashi va parvozni bajarish to'g'risida qaror qabul qilishi kerak.

537. Yerdagi kanallar bo'yicha ob-havo ma'lumotlarini olish imkoniyati bo'lmasa, 1000 soatdan ortiq mustaqil uchgan va trassadan tashqari parvozlarga havodan turib maydon tanlash huquqi berilgan holda ruxsat etilgan havo kemasi komandiriga uning minimumidan past bo'lmagan ob-havoda radio orqali ob-havo ma'lumotini olish uchun fazoga ko'tarilishga ruxsat etiladi.

538. Aviatsiya ishlarini bajarishda havo kemasi komandiri u joylashgan hududda havodagi harakatni boshqarishni amalga oshiradigan HHB organi dispetcheri bilan kamida ikki soatda bir marta radioaloqada bo'lib turishi kerak.

539. Texnologiyada nazarda tutilgan hollarda ayrim turdagi aviatsiya ishlarida havo kemasi ekipaji tarkibiga buyurtmachining amaldagi uchuvchilik guvohnomasiga ega mutaxassislari (uchuvchi-kuzatuvchilar, shturmanlar, bortoperatorlar va b.) kiritilishi mumkin.

540. Parvoz topshirig'iga kiritilgan mutaxassislar parvozdan oldingi tayyorgarlik ishlariga belgilangan uchish vaqtdan kamida 1 soat oldin kirishadilar.

541. Ishlab chiqarish ehtiyojlari bo'lganda (ishni tashkil etish, nazoratni amalga oshirish, texnik yordam ko'rsatish uchun va b.) uchuvchilar bo'linmasi komandirining ruxsati bilan havo kemasi bortiga fuqaro aviatsiyasi mutaxassislari ularni ekipaj tarkibiga kiritmasdan turib olinishi mumkin. Ko'rsatilgan shaxslar xizmat chiptalariga ega bo'lishlari va HK komandiri tomonidan parvoz topshirig'ining orqa tomoniga yozib qo'yilishlari kerak.

542. Aviatsiya ishlari parvozlari ekipaj tomonidan havodan turib doimiy va tanlangan aerodromlarda (vaqtincha va doimiy), qo'nish maydonchalarida bajariladi.

Qo'nish maydonchalarining holati, jihozlari va o'lchamlari ushbu turdagi havo kemasi uchun qo'yiladigan maxsus talablarga javob berishi kerak.

543. Doimiy, shuningdek havodan turib tanlangan qo'nish maydonchalarida parvozlar faqatgina qo'nish maydonchalarini havodan turib tanlash huquqi berilgan ekipajlar tomonidan amalga oshirilishi mumkin.

544. Bir necha marotaba (kuniga 2-martadan ko'p, 2 va undan ortiq kun mobaynida) havo kemasining fazoga ko'tarilishi va qo'nishi amalga oshiriladigan joylardagi aviatsiya ishlari rayonida tegishli markirovka, shamol yo'nalishini ko'rsatkichlar, yong'in xavfsizligi va boshqa zarur uskunalar bilan jihozlanadigan qo'nish maydonchalari jihozlanadi.

545. Qo'nish maydonchalari buyurtmachining vakillari tomonidan aviatsiya xodimlarining nazorati ostida yer usti izlanishlari yo'li orqali yoki ekipaj tomonidan havodan turib tanlash yo'li bilan tanlanadi, bunda aviakorxonada va buyurtmachi tashkilotning aniq bir majburiyatlari namunaviy nizomlar asosida aviatsiya ishlarini bajarish bo'yicha shartnomalarda belgilab qo'yiladi.

546. Qo'nish maydonchasini havodan turib tanlash parvozlari quyidagilar kiradi:

a) parvoz jarayonida havo kemasining oldindan tayyorlanmagan joylarga qo'ndirilishi, shuningdek vertolyotda aerodromdan tashqarida osilib turish tartibida bajariladigan operatsiyalar;

b) buyurtmachi tomonidan tayyorlangan radioaloqa vositalari mavjud bo'lmagan va parvozlar ustidan rahbarlik amalga oshirilmaydigan vaqtinchalik aerodromlarga va qo'nish maydonchalariga qo'niladigan parvozlar;

v) radioaloqa vositalari mavjud bo'lmagan va parvozlar ustidan rahbarlik amalga oshirilmaydigan vaqtinchalik vertodromlarga va qo'nish maydonchalariga qo'niladigan, vertolyotlarda bajariladigan birlamchi (kun davomida) parvozlar.

547. Markirovka va tegishli asbob-uskunalarga ega qo'nish maydonchalari buyurtmachining va ekspluatantning vakillaridan iborat komissiya tomonidan qabul qilinadi. Mazkur Qoidalarining 10-ilovasiga muvofiq komissiya tomonidan qabul qilingan qo'nish maydonchalariga xomaki chizmalar va parvozlarni bajarish bo'yicha yo'riqnomalar tuziladi.

548. Qo'nish maydonchalarini qabul qilish va hisobga olish tartibi aviakompaniya rahbariyati tomonidan har bir turdagi havo kemasi va ish turi uchun aerodromlar va qo'nish maydonchalari uchun tegishli normalar, standartlar va talablar asosida alohida belgilanadi.

549. Qo'nish maydonchalariga qo'nish faqatgina ular ekipaj tomonidan havodan turib majburiy ko'rikdan o'tkazish va uning holati ekipaj tomonidan baholanganidan keyingina bajariladi. Qo'nish maydonchasini ko'rikdan o'tkazish tartibi havo kemasining har bir turi uchun PFQ bo'yicha aniqlanadi.

550. Qo'nish uchun qo'nish maydonchasiga kirishda ekipaj HHB organiga qo'nish to'g'risida xabar beradi. Qo'nish maydonchasidan fazoga ko'tarilganda ham bu haqda tegishli xabar beriladi.

551. Buyurtmachining buyurtmasiga ko'ra havo kemasida tashiladigan yo'lovchilar va yuklar O'zbekiston Respublikasi fuqaro aviatsiyasida belgilangan tashish qoidalariga muvofiq hujjatlar orqali rasmiylashtirilgan bo'lishi kerak.

552. Ma'lum turdagi havo kemasi PFQda belgilangan yuklama yo'l qo'yiladigan darajasi, uchish, qo'nish massasi va havo kemasi tsentrovkasiga rioya etish uchun javobgarlik HK komandiri zimmasida bo'ladi. Yukning haqiqiy og'irligi va xususiyatlari yuk xatida ko'rsatilgan ma'lumotlarga muvofiqligi uchun javobgarlik buyurtmachining zimmasidadir.

553. Havo kemasining ekspluatanti ishlab chiqarish ehtiyojlari bo'lganda (ishni tashkil etish, nazoratni amalga oshirish, texnik yordam ko'rsatish uchun va b.) va bo'sh joy mavjud bo'lib, HK buyurtmachining yuki bilan to'liq yuklanmaganda tashish qoidalariga muvofiq hujjatlar orqali rasmiylashtirilgan mutaxassislarini va yukini tashishi mumkin.

554. Qurilish-montaj, yuklash-tushirish ishlarida va yuklarni tashqari tomondan osib qo'yib tashilganda, buyurtmachi maxsus tayyorgarlikdan o'tgan, yuklarni tashishga tayyorlash texnologiyasiga va ishni bajarish texnologiyasiga amal qilinishi uchun javob berishi lozim bo'lgan xodimini ish rahbari etib tayinlashi shart.

Oldingi tahrirga qarang.

555. Aviatsiya ishlari bo'yicha parvozlarni parvoz topshirig'iga va buyurtmachi tomonidan berilgan buyurtmaga qat'iy amal qilgan holda bajariladi. Yovvoyi hayvonlarni ovlash va otish bilan bog'liq ishlarni bajarish uchun buyurtmalar faqatgina tegishli ekologiya va atrof-muhitni muhofaza qilish organlarining ruxsatnomasi mavjud bo'lgandagina qabul qilinadi.

(555-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2018-yil 11-yanvardagi 106-N-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-9, 17.01.2018-y.) tahririda — Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi, 17.01.2018-y., 10/18/1723-9/0585-son)

Oldingi tahrirga qarang.

556. Aerodromdan tashqarida oldindan mo'ljallab qo'nish bajarilganda havo kemasi komandiri qo'nishga kirishdan oldin qo'nish ko'zda tutilayotgan joyni uning o'lchamlarini, qiyaligini va sathining holatini baholash maqsadida ko'rikdan o'tkazishi kerak. Ko'rikdan o'tkazish to'siqlar ustidan 100 metrdan (330 futdan) kam bo'lmagan balandlikdan boshlanishi va qo'nishning tanlangan yo'nalishi bo'ylab 10 metrdan (35 futdan) kam bo'lmagan balandlikka pasayishi kerak.

(556-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

557. HHB organi dispetcheri oraliq aeroportlarni va havo kemalari ekipajlarini aviatsiya ishlarini bajarish rayonidagi vaziyat haqida xabardor qilib turishi shart.

2-§. XK ekipajlarini aviatsiya ishlarini bajarish uchun tayyorlash, tuzish va shakllantirish

558. Aviatsiya ishlarini bajarish uchun yuboriladigan komandir, yo'riqchi, uchuvchi va xizmat ko'rsatuvchi tarkib ish ko'rinishlariga tasdiqlangan dasturga asosan nazariy va amaliy

tayyorgarlikdan o'tishlari lozim Ekipajlarni parvozlarga qo'yish uchish otryadi komandirining buyrug'i bilan amalga oshiriladi.

559. Baza aerodromidan tashqarida parvozlarni tashkil etuvchi komanda tarkibi quyidagilarni ta'minlashi lozim:

a) ishlarni ushbu qoidalar, HK PFQ, qo'llanmalar, texnologiyalar va ish ko'rinishlari bo'yicha yo'riqnomalar talablariga muvofiq tashkil etishni;

b) ekipajlarga normal dam olish va maishiy sharoitlarni;

v) ekipaj ishi yuzasidan tadrijiy nazoratni.

560. Ekipajlarni tuzishda va parvozlarni rejalashtirishda bo'linmalarning uchuvchi-komandir tarkibi ekipajning doimiy tarkibini ta'minlash va ekipaj a'zolarini ularning ruhiy-ijtimoiy mutanosibligi asosida, shuningdek ularning ishdagi amaliy tajribalarini inobatga olib, shaxsiy xususiyatlari maqsadga muvofiq holda mos kelishini ta'minlashga harakat qilishi lozim.

561. Ekipajning son tarkibi HK PFQ talablariga mos kelishi lozim.

562. Aviatsiya ishlarini bajarish uchun ekipaj tuzishda ekipaj tarkibiga kiritiladigan mutaxassislar faoliyati to'g'risidagi ma'lumotlar:

a) uchuvchi tarkib bo'yicha — uchish bo'linmasi komandiri tomonidan;

b) muhandis-texnik tarkib bo'yicha — ATB boshlig'i tomonidan;

v) boshqa mutaxassislar bo'yicha — aviatsiya ishlarini bajarishda ushbu mutaxassis ishtirok etadigan boshqa xizmatlarning rahbarlari tomonidan;

g) buyurtmachining amaldagi uchish guvohnomalariga ega bo'lgan va ekipaj tarkibiga kiritilgan mutaxassislari bo'yicha — buyurtmachi tashkilotlar rahbarlari tomonidan tayyorlanadi.

563. Bo'linma uchuvchi-komandir tarkibi buyurtmachining mutaxassislari uchun aviatsiya ishlarini bajarish uchun ruxsati borligini tekshirishi va ularning parvozlarga dastlabki tayyorgarlikda ishtirok etishini tashkil etishi shart.

564. HK ekipaji tarkibi, MTT va buyurtmachi mutaxassislari inobatga olgan holda, uchish bo'linmasi komandiri tomonidan birlashtiriladi.

565. Yangidan kiritilayotgan ekipajni tuzishda HK komandiri HK ushbu turida va ish turida mehnat tajribasiga ega, yuzaga kelgan vaziyatda to'g'ri va aniq qarorlar qabul qilishda amaliy yordam ko'rsata oladigan ekipaj a'zolarini tanlab olishi lozim.

566. Baza aerodromidan tashqarida aviatsiya ishlarini bajarish uchun yig'ma bo'linmalarni tuzishda aviakompaniya UUB ularning tizimini, tarkibini belgilaydi va keyinchalik aviakompaniya bo'yicha buyruq tayyorlash va chiqarish uchun ma'lumotlar taqdim etish bilan uchuvchi-komandir tarkibi tayyorgarligiga uslubiy rahbarlik qiladi. Aviakompaniyada yig'ma bo'linmani ta'minlash aviatsiya ishlarini tashkil etish va bajarilishini ta'minlovchi xizmatlar o'zaro aloqasi texnologiyasi asosida amalga oshiriladi.

3-§. Aviatsiya ishlari bajarilishida uchish ishlarini tezkor boshqarishni tashkil etish

567. FA aviakompaniyasi (bo'linmasi) aviatsiya ishlarini bajaruvchi ekipaj ishi yuzasidan doimiy boshqaruvni tashkil etadi, ularga tezkor yordam ko'rsatadi va uchish-ishlab chiqarish va aviatsiya texnikasining ekspluatatsiyasini tartibga soluvchi normativ hujjatlar talablariga rioya etilishini doimiy nazorat qilishni ta'minlaydi.

Shu maqsadda aviakorxonada, bo'linma va xizmatlarning parvozlarni ta'minlovchi komandir — rahbarlik va uchuvchi — komandir tarkibi ish joyiga doimiy chiqishlar tashkil etiladi.

568. Uchuvchi — komandir tarkib uchish faoliyatini tartibga soluvchi normativ hujjatlarga o'zgartirish va qo'shimchalar, ko'rsatmalar, buyruqlar, parvoz xavfsizligi bo'yicha ma'lumotlarni ekipajga o'z vaqtida yetkazishi lozim Alohida e'tibor ishlarni tashkil etishga, ekipajlarga, ayniqsa aviatsiya ishlarini birinchi marta bajarayotganlarga amaliy yordam ko'rsatishga qaratish lozim

569. Uchuvchi-komandir tarkibga ish joyini tark etishga faqat aniqlangan kamchiliklarni bartaraf etganidan so'ng va uchishni tashkil etilishi ishlarning ushbu ko'rinishini tartibga soluvchi hujjatlar talablariga to'liq mos keltirilganida ruxsat etiladi.

570. Aviatsiya ishlari bajarilishidagi muhokamalar HK komandiri tomonidan uchish kuni tugashi bilan parvozlarni bajarish sifatini, parvozlarni ta'minlovchi xizmatlarning o'zaro

munosabatini baholash, shuningdek ekipaj a'zolarining kasbiy tayyorgarligini takomillashtirish va aviatsiya hodisalarini profilaktika qilish maqsadida o'tkaziladi.

571. Uchuvchi-komandir tarkibi ekipajlar va uchuvchi bo'linmalarda muhokamalar o'tkazilishi sifati ustidan nazoratni amalga oshirishi lozim.

4-§. Aviatsiya-kimyoviy ishlarni (AKI) bajarish bo'yicha parvozlarni

572. Aviatsiya-kimyoviy ishlar changlantirish, sachratish, sochiluvchan va suyuq materiallarni sepish, kimyolash vositalari, shuningdek o'simliklarni biologik himoya qilish entomafaglari bilan jihozlangan HKdan foydalanish bo'yicha ishlar ko'rinishidan biri hisoblanadi va belgilangan talablar bo'yicha bajariladi.

573. AKI ishlarini bajarishdan oldin quyidagilar kiruvchi tayyorgarlik ishlari bajariladi:

a) ko'zda tutilayotgan ish hajmlarini o'z vaqtida bajarilishini ta'minlovchi qishloq xo'jaligiga mo'ljallangan samolyot va vertolyotlarning kerakli sonini tayyorlash;

b) uchish va texnik tarkibni saralash va o'qitish;

v) zaxira texniklar va uchuvchilarni, shu jumladan smenali ekipajlar ishi uchun, ayniqsa erta bahordagi ommaviy AKI ishlari davrida tayyorlash;

g) aerodromlarni tanlash va jihozlash;

d) qishloq xo'jaliklari va boshqa tashkilotlar bilan shartnomalar tuzish;

e) AKI uchun aviatsiya-texnik va aerodrom mulklarini va jihozlarni, shuningdek to'ldirish inventarlari, individual vositalari va boshqa maxsus buyumlarni tayyorlash;

j) dispetcherlik punktlarini (AKI DP), ishlarni tashkil etish bo'yicha tayanch bazalarini tashkil etish, AKI ekipajiga tezkor rahbarlik qilish, nazorat va amaliy yordam ko'rsatish bo'yicha tayanch bazalarini tashkil etish.

574. Qishloq xo'jaligi aerodromlaridan parvozlarni bajarish usullari va shakllari bo'yicha ekipajni joylashtirish buyurtmachi bilan kelishilgan holda quyidagicha bo'lishi mumkin:

a) ekipajlar parvozlarni har biri o'z ishchi aerodromidan amalga oshiradigan individual joylashuv;

b) ekipajlar bir aerodromda joylashtiriladigan, parvozlarni esa ularning har biri o'z ishchi aerodromidan amalga oshiradigan guruh bo'lib joylashuv;

v) aerodromda bir nechta HK ishi uchun parvozlarni xavfsizligiga javob bersa, bir nechta ekipajlar bir ishchi aerodromidan parvozlarni bajariladigan hamkorlikdagi joylashuv.

5-§. AXR bajarishga uchish va texnik tarkibni tayyorlash va ruxsat berish

575. Har yili AKI ishlar boshlanishidan oldin, komandir, uchuvchi va muhandis-texnik tarkib maxsus nazariy va amaliy tayyorgarlikdan o'tadi.

576. Nazariy tayyorgarlik quyidagi tartibda o'tadi:

birinchi marta AKI qo'yilayotgan komandir va uchuvchi tarkib maxsus tashkil etilgan kurslarda, O'M (O'MM) tomonidan tasdiqlangan dastur bo'yicha to'liq hajmda dastlabki tayyorgarlikdan o'tadi.

577. Komandir va uchuvchi tarkib AKI ishlarni bajarishga tasdiqlangan maxsus dasturlar asosida uchish bo'linmalarida erdagi va uchish tayyorgarligi o'tkazilganidan so'ng ruxsat etiladi.

578. AKI ishlarini bajarish aviatsiya texnikasiga xizmat ko'rsatishga birinchi marta qo'yilayotgan aviatexniklar (aviamexaniklar) tajribali aviatexnika-brigadiri (aviamexanik) rahbarligida ushbu HKga xizmat ko'rsatish bo'yicha ikki haftalik stajirovkadan o'tishi lozim.

579. Uchuvchi va muhandis-texnik tarkib AKI ishlarini bajarishga ruxsati:

a) uchuvchi tarkib bo'yicha — uchuvchi bo'linma komandiri;

b) muhandis — texnik tarkib bo'yicha — ATB boshlig'i buyruqlari bilan rasmiylashtiriladi.

580. AKIga uchishdan oldin uchish otryadi komandiri quyidagilarga majbur:

a) quyidagilarni nazarda tutuvchi ekipajning birlamchi tayyorgarligini o'tkazish (belgilangan muddatlarga muvofiq):

1) oldinda turgan AKI vazifalarini tushuntirish;

2) kerakli hujjatlarni tanlash va tayyorlash;

3) qishloq xo'jaligi apparaturalari o'rnatilgan texnikada uchish xususiyatlarini o'rganish;

4) AKI bajarish barcha bosqichlarida, konkret sharoitlarga nisbatan, parvozning holatlarida ekipaj a'zolarining o'zaro harakati;

b) HK uchish-texnik ma'lumotlarini, qishloq xo'jaligi apparaturalari to'g'ri o'rnatilganligi va ish qobiliyatini tekshirish maqsadida HK ekipaji tomonidan to'liq uchish massasi bilan nazorat uchib o'tishni ta'minlash. Uchib o'tish vaqtida topilgan kamchiliklarni bartaraf etish;

v) ekipajni tuzilgan shartnomalarga binoan AKI bajarish shartlari bilan tanishtirish;

g) ekipajlarga AKI ishlarini bajarish hududida parvozga topshiriq berish, ularni kerakli normativ hujjatlar va ma'lumotnoma adabiyotlari bilan, shuningdek ishlab chiqarish va uchish hujjatlari blanklari bilan ta'minlash;

d) joy relyefiga e'tibor qaratgan holda, ekipaj bilan bajariladigan ishlar hududini o'rganish;

e) ekipajlarga mavjud aerodromlar (qo'nish maydonchalari) va ularning ahvoli haqida batafsil ma'lumotlarni berish, ularda parvozlarni amalga oshirish bo'yicha chizmalar va yo'riqnomalarni o'rganish;

j) ekipajlarni bajariladigan ish hududidagi meteorologik sharoitlar, radio va o'tkazgichli aloqa ta'minoti tartibi, baza aerodromidan ish joyiga va ortga, bir aerodromdan boshqasiga uchish xususiyatlari bilan tanishtirish;

z) AKI bajarishda xo'jaliklardan YoMM olish va saqlash tartibi bilan tanishtirish.

6-§. Aviatsiya-kimyoviy ishlarni bajarishda parvozlarni bajarish qoidalari

581. AKI bajarishda parvozlarni bajarish ruxsat etiladigan minimumlar har bir HK uchun uchish komandiri tomonidan uning tayyorgarligi, uchish ish tajribasi, bajariladigan ish ko'rinishi va ishlar hududidagi joy relyefidan kelib chiqib belgilanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

582. Aviatsiya ishlarini bajarish bo'yicha parvozlarni tekislik va tepalik joylarda ko'rish uzoqligi 3000 metrdan kam bo'lmaganda va bulutlar pastki chegarasi 150 metrdan (500 futdan) past bo'lmaganda, shuningdek tog' oldi, tog'li va parvozning eng chet nuqtasi tog' cho'qqilaridan 5 km dan (2,7 d.milidan) kam bo'lmagan uzoqlikda bo'lgan platolarda VPQ bo'yicha amalga oshiriladi.

(582-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

583. Tog' cho'qqilaridan 5 km zonadagi uchastkalarga, shuningdek dengiz sathidan 2000 metr (6600 fut) balandlikda joylashgan tog'li platolarga ishlov berishga ko'rish uzoqligi 5000 metr va bulutlar pastki chegarasining balandligi 300 metrdan (1000 futdan) kam bo'lmaganda, bulutlar pastki chegarasining balandligi parvoz balandligidan 100 metrdan (330 futdan) kam bo'lmasligini ta'minlagan holda ruxsat etiladi.

(583-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

584. 2-klassdan past bo'lmagan malakaga, 500 soatdan kam bo'lmagan AKI parvozlari va havodan qo'nish maydonchalarini tanlashga ruxsat etilgan HK komandirlariga haqiqiy BPChB HKK minimumidan 100 metr (330 fut) yuqori va ko'rish 5 km.dan kam bo'lmaganida, bunda ob-havo prognozida shamol tezligi mazkur HK turi uchun ruxsat etilganidan kuchayib ketmasa, parvoz qilish uchun mustaqil qaror qabul qilishga ruxsat etiladi. Bunday topshiriq uchuvchi otryad komandiri tomonidan parvoz topshirig'iga yozib qo'yiladi.

(584-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

585. Ishlar hududidagi uchuvchi-komandir tarkibiga belgilangan minimumlardan past bo'lmagan haqiqiy ob-havoda, ikkita zaxira aerodromi yoki prognoz qilingan ob-havo HK komandiri

minimumidan bulutiligi 50 metr (165 fut) va ko'rish 500 metr yuqori bo'lgan bitta aerodrom bo'lganida o'ziga bo'ysunuvchi ekipajlarga parvozlarni bajarishga ruxsat berish huquqi beriladi. Uchuvchi-komandir tarkibdagi uchishga ruxsat bergan shaxs butun parvoz davomida ob-havo o'zgarishini kuzatib borishga va u yomonlashganida parvozlarni taqiqlashga majbur.

(585-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

586. Uchastkaga ishlov berishda parvoz balandligi bajarilayotgan ish turining texnologiyasiga muvofiq belgilanadi.

587. Quyoshning gorizont uzra balandlik burchagi 15 darajadan kam, bunda kurs burchagi esa 30 darajadan kam bo'lsa uchastkalarga ishlov berish, shuningdek uchish va qo'nishlarni bajarish taqiqlanadi. Quyosh botganidan so'ng parvozlarni taqiqlanadi.

588. Ochiq yaqinlashuv uchastkalarida parvozning ishchi tartibi samolyotlar uchun ishlov berilayotgan uchastka chegaralaridan 200 metr, vertolyotlar uchun — 25 metr uzoqlikda o'rnatiladi.

589. Gorizont tekislikda burilishlar AKI qo'llanmasi talablariga muvofiq bajariladi.

590. Vertolyotda ishlov berilayotganda uchastka qoyalarning burchaklari 45 darajadan yuqori bo'lmasligi, bunda kirish marshrutlari gorizontallar bo'ylab joylashishi kerak.

591. Samolyotda ishlov berilayotganda qoyalar bo'ylab pastga parvoz faqat alohida holatlarda, qoyalar burchaklari 5-6 darajadan oshmaganda va pastlikdan chiqishda to'siqlar bo'lmaganda ruxsat etiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

592. Uchastka chegaralarida turgan to'siqlar uzra 10 metrdan (35 futdan) kam bo'lmagan balandlikda, yuqori voltli EUT ustidan esa 20 metrdan (70 futdan) kam bo'lmagan balandlikda uchib o'tishga ruxsat etiladi.

(592-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

593. Elektr uzatish va samoviy aloqa tarmoqlari kesishgan uchastkalar ustidan uzatgichlar bo'ylab shamol esayotgan tomonidan parvoz etishga:

a) shamol tezligi 5 m/s.gacha (10 uz.gacha) va 8 m/s (16 uz) bo'lganda, uzatgichlardan 50 metrdan kam bo'lmagan masofada;

b) shamol tezligi 6 — 8 m/s (12 — 16 uz) bo'lganda, uzatgichlardan 100 metrdan kam bo'lmagan masofada ruxsat etiladi.

(593-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

7-§. AKI parvozlarni bajarishda HK komandirining javobgarligi

594. AKI amalga oshirishda HK komandiriga quyidagilar taqiqlanadi:

a) sochilayotgan materialning chiqishini kuzatish uchun orqaga qarash va belgilangan orqani ko'rsatuvchi oynasiz ishlash;

b) gorizont ustida quyoshning balandligi 15 darajadan kam, quyosh kurs burchagi 30 darajadan kam bo'lganida uchastkaga ishlov berish, uchish va qo'nish;

v) sochiluvchi material to'kishda ushlanib qolishlarning oldini olish maqsadida evolyutsiyani bajarish;

g) aholi punktlari ustidan parvozni amalga oshirish;

d) HK bortiga topshiriqni bajarishga aloqador bo'lmagan shaxslarni olish;

e) uchish ma'lumotlarini yig'ish vositalarini yoqmasdan parvozni bajarish;

j) parvoz yakunlangunicha joyini tark etish.

595. HK komandiri SHB organi dispetcheriga parvozlarni boshlanishi, bajarilishi sharoitlari (kamida 2 soatda bir marta) va ishlar yakunlanganligi haqida ma'lum qilib turishga majbur.

8-§. Havoda suratga olish bo'yicha parvozlari

596. Suratga olish parvozlari deyilganda parvoz davomida HK bortiga o'rnatilgan maxsus apparaturalar yordamida "buyurtmachi" mutaxassislari foydali qazilma konlarini topish uchun, atrof muhit nazorati va ilmiy-tekshirish maqsadlarida erna masofadan turib zondlashi tushuniladi. Parvozlari belgilangan talablarga muvofiq amalga oshiriladi.

597. Barcha toifalardagi suratga olish parvozlari maxsus qarorlar asosida amalga oshiriladi. "Buyurtmachi" havoda suratga olishni amalga oshirish uchun O'zbekiston Qurolli kuchlari birlashgan shtabining tezkor-strategik rejalashtirish, muvofiqlashtirish va o'zaro hamkorlik bosh boshqarmasidan ruxsat oladi.

Oldingi tahrirga qarang.

598. Havoda suratga olishga "buyurtmachi" bilan shartnoma tuzgan FA korxonasi ushbu ish turini bajarish uchun "O'zaviatsiya" agentligi bilan kelishishi lozim.

(598-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

599. Shaharlarni havodan suratga olish uchun ruxsat olishni kelishish belgilangan tartibda amalga oshiriladi.

600. Suratga olish parvozlari ularni bajarish sharoitlaridan (haqiqiy parvoz balandligi, HK boshqarish xususiyatlari, dvigatellar ish rejimlari) kelib chiqib quyidagicha bo'linadi:

- a) qidiruv-suratga olish;
- b) aerosuratga olish;
- v) aerovizual;
- g) aerofoto suratga olish.

9-§. Qidiruv-suratga olish parvozlari

Oldingi tahrirga qarang.

601. Qidiruv-suratga olish parvozlari bu — yo'l qo'yilishi mumkin bo'lgan eng kichik balandliklarda o'zgaruvchan profil bilan (berilgan haqiqiy balandlikni doimiy ushlagan holda — joy relyefi va to'siqlar ustidan suzib), dvigatellarning belgilanmagan ish tartibida, vertikal tezlik ± 2 m/s (± 4 uz) dan ortiq bo'lgan holatdagi parvozdur.

(601-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

602. Qidiruv-suratga olish parvozlari 3 va 4-toifa samolyotlarida va barcha toifadagi vertolyotlarda bajariladi.

603. Qidiruv suratga olish parvozlari bajarishda yo'l qo'yiladigan minimal balandlik mazkur Qoidalarning 17-ilovasida keltirilgan jadvalda ko'rsatilgan.

604. Parvoz balandligini ushlab turish radiobalandlik o'lchagich ("ko'tarilish" va "yumalatish" uslubi) yoki radiobalandlik o'lchagich va barometrik balandlik o'lchagich (gorizontal bo'yicha parvozlarda) ko'rsatkichlari bo'yicha amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

605. Tekisliklarda 100 metr (330 fut) va tog'larda 200 metr (660 fut) haqiqiy balandlikda quyoshning kurs burchagi 30 darajadan kam bo'lganda, agar quyosh balandligi gorizont uzra 15 darajadan kam bo'lsa, suratga olish parvozlari amalga oshirish taqiqlanadi.

(605-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

606. Suratga olish yo'nalishlari amalga oshirilishi davomida navbatdagi yo'nalishga kirish uchun qayrilishlar to'siqlar uzra haqiqiy balandlik 50 metrdan (165 futdan) kam bo'lmaganida bajarilishi kerak. Agar yo'nalish parvozlari pastroq balandligida yoyilgan bo'lsa, qayrilishdan oldin

50 metr (165 fut) balandlikka erishilishi kerak, keyingi yoʻnalishga oʻtilganidan soʻngra kerakli haqiqiy parvoz balandligigacha pastlash mumkin.

(606-band Oʻzbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshligʻining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrugʻi (roʻyxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — OʻR QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

607. Qayrilishlar samolyotlar uchun krenning 30 daraja burchagi vertolyot va qoʻyib yuboruvchi moslamaga ega samolyotlar uchun esa 20 darajadan ortiq boʻlmagan burchakda amalga oshirilishi kerak.

608. Havo kemasi komandiri quyidagilarni bajarishi shart:

a) suratga olish yoʻnalishidagi parvozda berilgan rejimni qatʻiy ushlab turishi (kurs, balandlik, tezlik);

b) vertikal manevrlarni bajarishda belgilangan samoviy tezlikni qatʻiy nazorat qilish;

v) murakkab parvozlarni amalga oshirishda, ayniqsa togʻlarda, yuzaga kelgan holatga va oʻz imkoniyatlariga toʻgʻri baho berish, agar manevrni amalga oshirish muvaffaqiyatli yakunlanishiga ishonchi boʻlmasa uni amalga oshirishni boshlamasligi.

609. Yer fizik maydonini oʻrganish turidan kelib chiqib qidiruv-suratga olish parvozlari quyidagi turlarga ajratiladi:

a) aeromagnet (aeromagnet razvedka) — geomagnet maydon va uni tashkil qiluvchilarni oʻlchash uchun, shu jumladan, ularning tuzilishini xaritalashtirish va foydali qazilmalar konlarini razvedka qilish uchun;

Oldingi tahrirga qarang.

b) aerogammaspectrometrik suratga olish — togʻ jinslari tarkibida uran, toriy, kaliy tarkibini va ularning mutanosibligini aniqlash imkonini beruvchi koʻp kanalli gamma spektrlar yordamida tabiiy radioaktiv elementlarning gamma nurlanishini spektoral oʻrganish uchun amalga oshiriladi. Aerogammaspectrometriya parvozlari eng kichik balandliklarda (75 metrgacha) (250 futgacha) samolyot yoki vertolyotga belgilangan balandlikni doimiy ushlab turish bilan amalga oshiriladi;

(609-bandning “b” kichik bandi Oʻzbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshligʻining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrugʻi (roʻyxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — OʻR QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

v) aroelektr razvedka suratga olish — koʻproq sulfid rudalar va yer osti suvlari konlarini qidirishda, shuningdek tizimli tektonik izlanishlarda qoʻllaniladi. Aroelektr razvedkani amalga oshirishda parvozlarda 60 metrdan 100 metrgacha (200 futdan 330 futgacha) boʻlgan haqiqiy balandlikda amalga oshiriladi.

(609-bandning “v” kichik bandi Oʻzbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshligʻining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrugʻi (roʻyxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — OʻR QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

10-§. Aero suratga olish parvozlari

610. Aero suratga olish parvozlari erni geologik xaritalash, masofadan zondlab boshqarish, shuningdek atrof muhit holatini nazorat qilish maqsadida amalga oshiriladi. Parvozlarda barometrik balandlik oʻlchagich boʻyicha balandlikni doimiy ushlab turish yoki balandlikni aero suratga olish qoʻllanmasi asosida oʻzgartirish orqali kichik, oʻrta va katta balandliklarda amalga oshiriladi.

611. Aero suratga olish parvozlari belgilangan hududdagi yoʻnalishlarda amalga oshiriladi. Suratga olish yoʻnalishi, parvoz balandligi, yoʻnalishlar oʻrtasidagi oraliq masofaning kattaligi va parvoznig boshqa oʻlchamlari buyurtmachi tomonidan beriladi.

11-§. Aerovizual parvozlarda

612. Aerovizual parvozlarda buyurtmachining havo kemasida kuzatuvchilari bilan obyektlarni vizual tekshirish va joydagi holatni vizual kuzatish (aloqa liniyalari, gaz-neft quvurlari, daryo, kanal avtomagistrallar, yovvoyi hayvonlarni qayta sanoq qilish va hokazolar) maqsadida amalga oshirilishi mumkin. Parvozlarda kichik va oʻrta balandliklarda amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

613. Aerovizual parvozlar VPQga binoan to‘siqlar uzra 50 metrdan (165 futdan) kam bo‘lmagan balandlikda amalga oshiriladi.

(613-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahririga qarang.

614. Buyurtmachining kuzatuvchisi obyektни har tomonlama sinchiklab ko‘zdan kechirishi uchun to‘siqlar uzra 10 metrgacha (35 futgacha), yuqori voltli elektr uzatish tarmoqlarini ko‘zdan kechirishda esa to‘siqlar uzra 20 metrdan (70 futdan) kam bo‘lmagan balandlikda parvozni amalga oshirishga ruxsat etiladi.

(614-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahririga qarang.

615. Aerovizual parvozlar VPQga asosan yo‘nalish bo‘yicha belgilangan hududda to‘siqlar uzra 50 metrdan (165 futdan) kam bo‘lmagan balandlikda amalga oshiriladi.

(615-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahririga qarang.

616. Buyurtmachining kuzatuvchisi lokal obyektни, joy uchastkasini har tomonlama sinchiklab ko‘zdan kechirishi uchun HKni to‘siqlar uzra 10 metrgacha (35 futgacha), yuqori voltli elektr uzatish tarmoqlarini ko‘zdan kechirishda esa to‘siqlar uzra 20 metrdan (70 futdan) kam bo‘lmagan balandlikkacha pastlashiga ruxsat etiladi.

(616-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

12-§. O‘rmon aviatsiya ishlarida parvozlar

617. O‘rmon ishlarida parvozlar quyidagi maqsadlarda amalga oshiriladi:

- a) o‘rmonni aviatsiyada qo‘riqlash;
- b) o‘rmonlarni tekshirish va hisobga olish;
- v) o‘rmon xo‘jaligi tashkilotlariga xizmat ko‘rsatish.

618. O‘rmonlarni aviatsion qo‘riqlash va tekshirish parvozlari tegishli hududda VPQ asosida amalga oshiriladi. Yong‘in aniqlangan hollarda kuzatuvchi-uchuvchi topshirig‘iga binoan, SHB organini xabardor qilgan holda, havodan turib tanlangan maydonchaga qo‘nishga ruxsat etiladi.

Oldingi tahririga qarang.

619. Yong‘inlar uzra parvozni amalga oshirishda yong‘inning chetroq qismida, daraxtlarning uchlari ustida, HK uchun 200 metrdan (660 futdan), vertolyotlar uchun 100 metrdan (330 futdan) past bo‘lmagan balandlikkacha pastlashga ruxsat etiladi.

(619-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

620. Yong‘in o‘chog‘i ustida, shuningdek VPQda belgilangandan kam bo‘lgan ko‘rishdagi tutunli hududlardan uchish taqiqlanadi.

621. Vimpellarni tashlashda quyidagilar taqiqlanadi:

- a) qayrilishlar va qiyalik bo‘ylab yuqorilashlar;
- b) qattiq chayqalish holatlarida notekis tog‘ yonbag‘irlariga 300 metrdan kam bo‘lgan masofagacha yaqinlashish;
- v) vimpelni tashlashni havo kemasi komandiri tomonidan shaxsan amalga oshirilishi;
- g) e‘tiborni jalb etish maqsadida ma‘lumotlarni qabul qilish punkti ustida xavfsiz balandlikdan pastda evolyutsiyani amalga oshirish.

622. Yong‘inni faol o‘chirish bo‘yicha to‘kish moslamalaridan foydalanish, sun‘iy yog‘ingarchilik chaqirish, parashyutlarni qo‘llash, tushirish moslamalari, shuningdek yuklarni tashlash va portlovchi moddalarni yetkazish o‘rmon aviatsiya ishlari bo‘yicha qo‘llanma asosida amalga oshiriladi.

623. O‘rmon aviatsiya ishlarida parvozlar aerovizual parvozlarning ko‘p ko‘rinishlaridan biri hisoblanadi.

624. Samoviy suratga olishlarni amalga oshirish uchun minimumlar, topshiriqni bajarish maqsadi va xarakteridan kelib chiqib, suratga olish parvozlari turlari bo‘yicha qo‘llanma va ushbu Qoidalar talablariga asosan belgilanadi.

625. Suratga olish parvozlari amalga oshirish uchun ob-havo minimumlari mazkur Qoidalarining 18-ilovasi jadvalida keltirilgan.

13-§. Uchuvchi tarkibni suratga olish ishlarini amalga oshirishga tayyorlash va ruxsat berish

626. Uchuvchi tarkib berilgan havo kemasi turida berilgan parvozlarga UTDD talablariga muvofiq tegishli nazariy va uchish tayyorgarlikdan o‘tgandan so‘ng suratga olish ishlariga qo‘yiladi. Ekipaj trassadan tashqari parvozlar va havodan turib qo‘nish maydonchasini tanlashga qo‘yilgan bo‘lishi lozim.

627. Uchish tarkibi suratga olish ishlari (parvozlari)ga qo‘yilishi uchun lozim bo‘lgan, UTDD bilan belgilangan, uchish tayyorgarligi hajmi uchuvchi otryad komandiri tomonidan quyidagilarga asoslanib oshirilishi mumkin:

- a) ekipaj har bir a‘zosining tayyorgarlik darajasi (bunday parvozlarni amalga oshirishda tajribaga egami yoki birinchi marta qo‘yilayaptimi);
- b) suratga olish parvozlari orasida tanaffuslarning uzunligi;
- v) oldindagi ishlarning murakkabligi darajasi va boshqa faktorlar.

14-§. Aerofoto suratga olish parvozlari

628. Aerofoto suratga olish parvozlari aerofoto suratga olish uskunalari bilan jihozlangan havo kemasida joyni suratga olish maqsadida amalga oshiriladi.

629. Aerofoto suratga olish uchastkasi ustidan parvoz belgilangan balandlikda, standart atmosfera bosimida 760 mm.sm.ust. (1013,2 mbar) bajariladi.

630. Uchastkadan uchastkaga uchish, shuningdek suratga olish balandligini o‘zgartirish SHB organi dispetcherining ruxsati bilan amalga oshiriladi.

631. Aerofoto suratga olishni avtouchuvchini yoqqan holda bajarishda havo kemasi komandiri parvoz tartibi ushlab turilishi ustidan doimiy nazoratni ta‘minlagan holda, avtouchuvchini boshqarishni aerofoto suratga oluvchi-shturmanga topshirishi mumkin.

15-§. Qurilish-montaj va yuklash-tushirish ishlarida parvozlari

632. Qurilish-montaj va yuklash-tushirish ishlarida parvozlarga quyidagilar taalluqlidir: qurilish konstruksiyalari, truba o‘tkazgichlarni montaj va qayta montaj qilish, yuklash-tushirish operatsiyalarini hamda vertolyot osilib turishi va ko‘chishi bilan bog‘liq boshqa ishlarning bajarilishi.

633. Qurilish-montaj va yuklash-tushirish ishlarida parvozlar ushbu Qoidalar hamda ushbu ishlarni bajarishga ruxsat etilgan komandir-uchuvchi tarkib tomonidan ishlab chiqilgan va aviakorxonada (aviakompaniya) rahbari tomonidan tasdiqlangan yuqorida ko‘rsatib o‘tilgan ishlarni bajarish yo‘riqnomasiga asosan amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

634. Qurilish-montaj va yuklash-tushirish ishlari VPQga muvofiq bulutlarning pastki chegarasi 150 metrdan (500 futdan) kam bo‘lmaganida va ko‘rish imkoniyatlari 2000 metrdan kam bo‘lmaganida bajarilishi mumkin.

(634-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

635. Agar ob-havo prognozi qurilish-montaj va yuklash-ortish ishlarini bajarish minimumlariga mos bo‘lmasa, unda ish bajarish hududidagi komandir-uchuvchi tarkibidagi shaxsga ekipajlarga parvozlarni boshlashga ruxsat berish huquqi beriladi, 2-klassga ega havo kemasi komandirlariga esa, agar haqiqiy ko‘rish holati 3000 metrdan kam bo‘lmasa, bulutlar pastki chegarasi 200 metr (660 fut) va undan ortiq bo‘lsa, mustaqil ravishda parvozlarni uchun qaror qabul qilish ruxsat etiladi.

(635-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

636. Aviatsiya ishlarini bajarishda (qurilish-montaj ishlari va yuklash-tushurish operatsiyalari qo‘nish maydonchasidan 2 kilometr radiusda bajarilayotganda) vertolyotlarga KHKda nazarda tutilgan aeronavigatsiya zaxirasi bilan, lekin kamida 30 daqiqaga yetadigan, yonilg‘i bilan parvozlarni bajarishga ruxsat etiladi.

16-§. Transport-aloqa ishlarida parvozlarni

637. Transport-aloqa parvozlari havo kemalarini aloqa uchun, yo‘lovchilarni, buyurtmachining yuklari va dastgohlarini tashish uchun foydalanadigan ilmiy va xo‘jalik tashkilotlarining turli ekspeditsiyalarga xizmat ko‘rsatishi uchun amalga oshiriladi.

638. Transport-aloqa parvozlari Parvoz qoidalariga muvofiq kunduzi VPQ va UPQ, kechasi UPQ asosida MHY havo yo‘laklari va belgilangan yo‘nalish bo‘yicha bajariladi.

639. Yuklarni tashish havo kemasi fyuzelyajida va tashqi ilgaklaridan foydalangan holda amalga oshiriladi. Tushirish havo kemasi parvozi chog‘ida yoki qo‘nganida, shuningdek vertolyotlarda osilib turish tartibida, tashlash usuli bilan amalga oshirilishi mumkin.

Oldingi tahrirga qarang.

640. Yuklarni tashlash parashyutlar bilan yoki ularsiz amalga oshirilishi mumkin. Yuklarni parashyutlarda tashlash 150 metrdan (500 futdan) kam bo‘lmagan balandlikda amalga oshiriladi. HKlardan yuklarni parashyutsiz tashlashga quyidagi hollarda ruxsat etiladi:

tekis joyda 25 metrdan (80 futdan) past bo‘lmagan balandlikda;

tepalikli joylarda 50 metrdan (165 futdan) past bo‘lmagan balandlikda;

tog‘li joylarda 100 metrdan (330 futdan) past bo‘lmagan balandlikda.

Yuklarni vertolyotlardan tashlashga har qanday geografik sharoitlarda ham 25 metrdan (80 futdan) kam bo‘lmagan balandlikda tashlashga ruxsat etiladi.

(640-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

641. Vertolyotlarda tashqi ilgaklarida yuk bilan parvoz etish aholi punktlarini aylanib o‘tish orqali bajariladi.

Oldingi tahrirga qarang.

642. 1-klass vertolyotlarida transport-aloqa parvozlari mazkur Qoidalarning 19-ilovasidagi jadvalda keltirilgan ob-havo minimumlarida bajariladi. VPQ bo‘yicha bulutlar uzra parvoz ularning soni parvoz balandligidan 3-4 oktan (SCT) past bo‘lmaganida ruxsat etiladi. Bunda bulutlarning yuqori chegarasidan havo kemasigacha bo‘lgan oraliq masofa 300 metrdan (1000 futdan) kam bo‘lmasligi lozim.

(642-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

643. Tashqi ilgakda tashilayotgan yuk quyidagi holatlarda tashlanishi kerak:

a) osilib turganda, agar dvigatel (dvigatellar) quvvatining maksimalidan foydalanilganda, vertolyot esa o‘z-o‘zidan pastlashadi;

b) chang (qor) ko‘tarilishi holatlarida ekipaj yer bilan vizual aloqani yo‘qotganida;

v) vertolyot tezlik olishi yoki tormozlanishi paytida yuk erga yoki to‘siqqa tegishida;

g) yukning parvoz xavfsizligiga tahdid etadigan holda chayqalishida;

d) ilojisiz qo‘nish holatida yuk bilan qo‘nish imkoni bo‘lmasa;

- e) dvigatel (dvigatellar) bo'ysunmay qolganida;
- j) vertolyot komandiri qarori bilan boshqa holatlarda.

17-§. Dengiz kemasi va dengiz parmalash moslamasidan parvoz qilish

644. Dengiz kemasi va dengiz parmalash moslamasidan parvoz qilish ushbu Qoidalar va dengiz kemasi va DPM parvoz qilish yo'riqnomasiga asosan faqat maxsus tayyorgarlik ko'rgan ekipaj bilan amalga oshiriladi.

645. Vertolyot dengiz kemasi bortidan joy olganidan keyin ekipaj dengiz floti kemasida xizmat nizomi qoidalarini bajaradi.

646. Dengiz kemasi bortidan joy olgan vertolyotda parvozlarni amalga oshirish kema kapitani topshirig'i bilan amalga oshiriladi. Vertolyot komandiri uchish uchun qaror qabul qiladi va parvoz xavfsizligi uchun javobgar hisoblanadi.

647. Dengiz kemasidan parvozni bajarishda 2-klassdan kam bo'lmagan toifaga, vertolyotlarda mustaqil uchgan vaqti 2000 soatdan kam bo'lmagan havo kemasi komandirlari uskunalar orqali berilgan ob-havo haqida haqiqiy ma'lumotlar bo'lmaganida, ma'lum bir ko'z bilan aniqlangan ob-havoda quyidagi hollarda parvozni bajarish haqida qaror qabul qilishi mumkin:

Oldingi tahrirga qarang.

a) ko'rish imkoniyatlari 5000 metr dan kam bo'lmagan, bulutlar pastki chegarasi balandligi ushbu ishlarni bajarish uchun belgilanganidan 100 metr (330 fut) baland bo'lganida;

(647-bandning "a" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

b) ob-havo prognozida shamolning kuchayishi ushbu ishlarni bajarish uchun belgilangan va ushbu havo kemasi turi uchun HK PFQda belgilangan normalardan ortiq kuchayishi nazarda tutilmasa. Bunda vertolyot komandiri butun parvoz davomida ob-havoning o'zgarishini kuzatib borishi va agar uning o'zgarishi ko'rsatib o'tilganidan yomonlashadigan taqdirda parvozni to'xtatishi lozim.

Bunday ruxsat uchish otryadi komandiri tomonidan uchish topshirig'iga yozib qo'yilishi kerak.

648. Dengiz kemasidan parvoz ikki tomonlama barqaror radio aloqani va yo'nalish ustidan dengiz kemasida o'rnatilgan radio texnik vositalardan (RTV) foydalangan holda nazorat qilishni ta'minlaydigan uzoqlikkacha ruxsat etiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

649. DPMLardan parvoz belgilangan yo'nalish bo'yicha ikki dvigatelli vertolyotlarda amalga oshiriladi. Qirg'oqdan 30 km (16,2 d.mili) uzoqlikdagi va RTV bilan jihozlanmagan DPMdan parvoz qilish taqiqlanadi.

(649-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

650. Radiusi 2 km va undan kam bo'lgan hududda DPMLardan parvozlarni ushbu hududda faqat bitta vertolyot bo'lishi lozim tarzida tashkil etiladi.

651. Parvoz oldi tayyorgarligi vaqtida havo kemasi ekipaji haqiqiy ob-havo holati ma'lumotlari, dengiz kemasi chayqalishi parametrlari, yo'nalish bo'yicha va DPM hududida dengiz yuzasining holati haqidagi ma'lumotlar bilan ta'minlanadi. Shamol tezligi va chayqalish parametrlarining chegara normalari DPMda parvoz qilish yo'riqnomasi bilan belgilanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

652. DPM va dengiz kemasida parvozlarni VPQ bo'yicha ko'z ko'rish 2000 metr dan va bulutlar pastki chegarasi balandligi 150 metr dan (500 fut) kam bo'lmagan ob-havo sharoitlarida amalga oshiriladi.

(652-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

18-§. Aholiga tibbiy yordamini ko'rsatish va sanitariya chora-tadbirlari o'tkazish bo'yicha parvozlar

653. Sog'liqni saqlash tashkilotlariga xizmat ko'rsatuvchi parvozlar quyidagilarga ajratiladi:

- a) zudlik bilan tibbiy yordam ko'rsatish uchun amalga oshiriladigan shoshilinch parvozlar;
- b) rejadagi maslahatlar uchun tibbiyot xodimlarini, tibbiy yuklarni yetkazish va boshqa

sanitariya chora-tadbirlarini amalga oshirish bilan bog'liq parvozlar.

654. Aholiga tibbiy yordamini ko'rsatish va sanitariya chora-tadbirlari o'tkazish bo'yicha parvozlar buyurtmalarga binoan amalga oshiriladi va ushbu Qoidalar asosida bajariladi.

655. Parvozning ikkala yo'nalishda ham shoshilinch bajarilishi darajasi bo'lim komandiri tomonidan buyurtmaga asosan parvoz topshirig'ida ko'rsatiladi.

656. Insonlar hayotini saqlab qolish bilan bog'liq bo'lgan alohida holatlarda FA aviakorxonasi, bo'limi komandiri tomonidan, ekipajning bo'ysunuvida bo'lishidan qat'i nazar, tibbiy yordamni ko'rsatish uchun parvozlarni, hujjatlarni keyinchalik rasmiylashtirish sharti bilan, yozma buyurtmasiz amalga oshirishga topshiriq berishga ruxsat etiladi. Bunda ekipajning ushbu parvoz topshirig'ini bajarish uchun tayyorgarligi nazarda tutilishi shart.

657. Sog'liqni saqlash tashkilotlariga xizmat ko'rsatish bo'yicha shoshilinch parvozlar, ob-havo minimumlarida mazkur Qoidalarining 20-ilovasida keltirilgan jadvalga muvofiq, SHB organi bilan kelishgan holda havo trassalari, MHY va belgilangan eng qisqa yo'nalishlarda bajariladi.

Oldingi tahrirga qarang.

658. Sog'liqni saqlash tashkilotlariga xizmat ko'rsatish bo'yicha parvozlar kunduzi VPQ va UPQ, kechasi esa UPQ bo'yicha bajariladi. Ma'lum qilinishi mumkin bo'lmagan, alohida holatlarda, uchish bo'limi komandiri, havo kemasining roziligi bilan o'zining shaxsiy javobgarligida, keyinchalik o'zi ko'rgan choralari haqida o'zining bevosita boshliqlari va "O'zaviatsiya" agentligiga ma'lumot taqdim etish sharti bilan parvozlarni mazkur Qoidalarga, shuningdek uchish va ish vaqti normalariga bo'ysunmagan holda tashkil etish huquqiga ega.

(658-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

659. Tungi parvozlar uchun jihozlanmagan aerodromlar va maydonchalardan shoshilinch uchishlar, tekislikda va tepalik joylarda, tong otishi bilan boshlash va qorong'u tushguniga 30 daqiqa qolganida tugatishga, tog'li joylarda quyosh chiqishi bilan boshlash va quyosh botishi bilan tugatishga ruxsat etiladi.

660. Shoshilinch parvozlarni amalga oshirishda havo kemalariga tunda faqat tungi parvozlar uchun jihozlarga ega aerodromlarga yoki qo'nish maydonchalariga qo'nishga ruxsat etiladi.

661. Agar havo kemasining qo'nishi kunduzi havodan turib tanlangan maydonchada amalga oshirilgan bo'lsa, kechasi undan uchishga faqatgina zudlik bilan tibbiy yordam ko'rsatish bilan bog'liq o'ta zarur bo'lgan holatlarda ruxsat etiladi. Bunday holatda havo kemasi komandiri maydonchani yorug'lik belgilari bilan jihozlash va xavfsiz uchishni amalga oshirishga tayyorlash choralari ko'rishi lozim.

662. Kechasi va kunduzi shoshilinch parvozlarni amalga oshirishga UPQ bo'yicha parvozlarga qo'yilgan, maxsus tayyorlangan ekipajlar (uchuvchilar) qo'yiladi.

663. FA barcha aeroportlari (aerodromlari) tibbiy yordam ko'rsatish bo'yicha shoshilinch parvozlarni amalga oshiruvchi havo kemalariga xizmat birinchi navbatda ko'rsatiladi.

664. Shoshilinch parvozlarda havo kemalariga yo'nalish davomida va qo'nish nuqtasida ob-havoning haqiqiy holati haqidagi ma'lumotlarsiz, taxminiy prognoz bo'yicha uchishni bajarishga ruxsat etiladi.

665. Ilojsiz qo'nish holatlarida ekipaj bemorlarni va tibbiy yukni yaqin atrofdagi kasalxonaga yetkazishi, boshqa havo kemasi qo'nishi uchun joy tayyorlash bo'yicha choralar ko'rishi lozim.

19-§. Tajriba va ilmiy-tadqiqot ishlarini amalga oshirish bo'yicha parvozlar

666. Tajriba va ilmiy-tadqiqot ishlari bo'yicha parvozlar, agar parvozlarni bajarish texnologiyasi va qoidalari ushbu Qoidalar, HK PFQ va FA uchish ishlarini tartibga soluvchi boshqa hujjatlarga zid bo'lmaganda ekspluatant tomonidan bajariladi.

667. Tajriba va ilmiy-tadqiqot ishlarini o'tkazish uchun parvozlar dasturi aviakorxonalar bilan kelishilgan va ilmiy (ilmiy ishlab chiqarish) tashkiloti rahbari tomonidan tasdiqlangan bo'lishi lozim.

668. Tajriba va ilmiy-tadqiqot ishlarini o'tkazish uchun parvozlar kunduzi VPQ va UPQ, kechasi UPQ bo'yicha amalga oshiriladi.

669. Ishlarning ushbu turini bajarishga aviatsiya ishlarida kerakli tajribaga ega bo'lgan, ko'proq tayyorlangan ekipajlarga ruxsat etiladi.

670. Tajriba va ilmiy-tadqiqot ishlarini o'tkazish uchun belgilanadigan ob-havo minimumlari ishning ko'rinishidan, havo kemasi turidan, aerodromning RTV vositalari bilan jihozlanganligi va uchuvchi tarkibning tayyorgarlik darajasiga bog'liq bo'ladi. Ushbu holatda ekspluatatsiya minimumlari ushbu aerodrom uchun belgilangan minimumdan kam bo'lishi mumkin emas.

20-§. Parashyutчилarni tashlash bo'yicha parvozlar

671. Parashyutчилarni tashlash bo'yicha parvozlar ob-havoning aniq sharoitlarida qo'llaniladigan parvozlarni amalga oshirish bo'yicha texnologiyalar, yo'riqnomalar va mazkur qoidalarga muvofiq bajariladi. Bu parvozlar aviakorxonalar (aviakompaniyalar) boshqaruv-uchuvchi tarkibi tomonidan ishlab chiqiladi va rahbari tomonidan tasdiqlanadi.

672. Uchuvchilar tarkibi parashyutчилarni tashlash ishlariga havo kemasining mazkur rusumi bo'yicha Uchuvchilar tarkibini tayyorlash dasturining talablariga muvofiq tegishli nazariy, erda va parvoz tayyorgarligi bo'yicha mashg'ulotlardan keyin ruxsat etiladi.

673. Parashyutчилarni tashlash parvozlari kunduzi foydalanishga belgilangan tartibda qabul qilingan aerodromlar va uchish-qo'nish maydonchalaridan ko'z bilan ko'rib parvoz qilish qoidalariga asosan bajariladi.

Oldingi tahrirga qarang.

674. HKK uchishga qaror qilish vaqtida quyidagi chegaralanishlarni inobatga olishi shart:

a) bulutlar pastki chegarasining balandligi parashyut bilan sakrashni bajarish balandligidan 100 metr (330 fut) baland bo'lishi kerak;

b) sakrashlarning minimal balandligi — 700 metr (2300 fut) bo'lishi kerak. 700 metrdan (2300 futdan) past bo'lgan balandlikdan sakrash har bir alohida hollarda faqat sakrashlar boshlig'ining ruxsati bilan amalga oshiriladi. Ruxsatlar "HKK ma'lumotlar jurnali"da rasmiylashtiriladi.

(674-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

675. Parashyutчилar guruhining barcha a'zolari HK komandirining boshchiligida, buyurtmachi vakilining ishtirokida texnika xavfsizligi bo'yicha yo'riqdan o'tishlari zarur. Texnika xavfsizligi bo'yicha yo'riqning o'tkazilishi "HKK ma'lumotlar jurnali"da qayd etiladi. Texnika xavfsizligi bo'yicha yo'riqdan o'tmagan hollarda parvozlar taqiqlanadi.

21-§. Aviatsiya ishlari parvozlarni bajarilishini nazorat qilinishini ta'minlashning xususiyatlari

676. Aviatsiya ishlari bo'yicha parvozlarni tashkillashtiruvchi komandir-rahbar tarkib va FA aviakorxonalar (aviakompaniyalar) xizmatlari, bo'limlari, qismlari bazadan uchishda:

a) ishni ushbu qoida, havo kemasi HK PFQ, ish turlari bo'yicha tegishli qo'llanmalar asosida tashkillashtirishni;

b) ekipajga normal maishiy sharoitlar va dam olishini yaratishni;

v) ekipaj ishi yuzasidan muntazam nazoratni ta'minlaydilar.

677. Muntazam nazorat quyidagilarga nisbatan tashkil etiladi:

a) xavfsizlik maqsadlarida parvoz qoidalarini bajarilishi va tezkor ma'lumot, shuningdek parvozlarni tartibga soluvchi ko'rsatmalarni barcha havo kemalari ekipajlariga o'z vaqtida yetkazilishi;

b) ishlarni bajarish texnologiyasiga rioya etish;

v) havo kemalarining belgilangan normalarga muvofiq sozligi va butlanganligi;

g) aerodromlar (vertodromlar), qo'nish maydonchalari va ularning uskunalari holati va parvozlarga yaroqliligi;

d) tezkor parvoz rejasi bajarilishi.

678. Nazorat qilishdan maqsad kamchiliklarni bartaraf etish va aviatsiya ishlarining barcha ko'rinishlari bo'yicha ishlarni tashkil etish, ta'minlash va bajarishni yo'riqnomalar va texnologiyalar talablariga muvofiqlashtirish hisoblanadi.

22-§. Vertolyotlarda parvozlar

679. Vertolyotlarda yo'lovchilarni tashish maqsadida parvozlar aerodromlarga (qo'nish maydonchalariga) qo'nish bilan bajariladi.

680. Pochtani, yuklarni tashishda, shuningdek aviatsiya ishlarini bajarishda (shu jumladan xizmat yo'lovchilari va buyurtmachi yo'lovchilarini tashish) havodan turib tanlangan maydonchaga qo'nish uchun ruxsat etiladi.

681. Tog' cho'qqilarida, oralig'ida, yonbag'rida, bino tomida, ko'tarilgan platformalarda, dengiz (daryo) kemasi palubasida, suzuvchi parmalash moslamalarida jihozlangan vertodrom yoki qo'nish maydonchalaridan parvozlar ushbu Qoidalar, HK PFQ va vertodrom yoki har bir turdagi maydonchada parvozni amalga oshirish yo'riqnomasiga muvofiq amalga oshiriladi.

682. Bir vaqtning o'zida samolyotlar va vertolyotlar foydalanadigan aerodromlarda vertolyotlarning alohida starti uchun maxsus jihozlangan maydonchalar bo'lishi mumkin.

683. Samolyotlar va vertolyotlarning birgalikdagi parvozlarni tashkil etish mazkur aerodromda parvozlarni amalga oshirish bo'yicha yo'riqnoma bilan tartibga solinadi.

684. VPQ bo'yicha uchishga qaror qabul qilinganida, havodan qo'nish maydonchasini tanlash huquqi bilan parvozlarga qo'yilgan vertolyot komandiriga buyurtmachining parvozlarni amalga oshirish yo'riqnomasiga ega bo'lgan qo'nish maydonchalarini zaxira qo'nish maydonchalari sifatida foydalanishga ruxsat etiladi.

685. Vertolyot dvigateli (dvigatellari) ishga tushirishdan oldin, aylanadigan parragiga qator bo'lib tortilib ketadigan buyumlar parrak chetlaridan kamida bir parrak diametri doirasida uzoqlikka olib qo'yilishi kerak.

686. Dvigatelni (dvigatellarni) aylanuvchi tizim bilan birgalikda qo'shish va sinab ko'rish faqat kema komandiriga ekipaj tarkibi to'liq bo'lgan holda ruxsat etiladi. Bog'lab mustahkamlab qo'yishga maxsus jihozlangan maydonchalarda, shuningdek dengiz (daryo) kemalari palubalarida ishonchli bog'lab qo'yish ta'minlanganida, dvigatelni (dvigatellarni) aylanuvchi tizim bilan birga qo'shish va sinab ko'rishga vertolyot komandiriga, shuningdek bort-mexanik va maxsus tayyorgarlikdan o'tgan va bunga ruxsati bo'lgan MAX shaxslariga ruxsat etiladi.

687. Vertolyot yer ustida boshqarilganda, aylanuvchi vintlar parraklarining uchidan to'siqqacha bo'lgan minimal masofa aylanuvchi vint diametrining yarmidan kam bo'lmasligi kerak.

688. Dengiz (daryo) kemasi palubasida, ko'tarilgan platforma va boshqa maxsus maydonchalarda joylashgan vertolyotning aylanuvchi vintlar parraklari uchidan to'siqqacha bo'lgan minimal masofa har bir rusumdagi maydonchadan parvozlar bajarish yo'riqnomalari bilan tartibga solinadi va shu maydonchalar konstruksiyalari bilan ta'minlanishi kerak.

689. Har bir ko'tarilishdan oldin vertolyot sardori tortish zaxirasi, og'irlik markazining joylashishi, boshqaruv organlarining sozligini va ko'tarilish uslubini tekshirish uchun havoda nazorat tartibida muallaq turishini bajarishi kerak. Muallaq turish balandligini ko'tarilish uslubi va bajariladigan ishlar turiga qarab vertolyot sardori belgilaydi.

690. AKIda parvoz qilganda, shuningdek o'quv-mashq parvozlar bajarilganda, nazorat muallaq turish parvozlardan oldin va har safar yonilg'i quyilganidan keyin amalga oshiriladi. Nazorat muallaq turishdan keyin erga qo'nish shart emas.

Oldingi tahrirga qarang.

691. Muallaq turganda, 10 metrgacha (35 futgacha) balandlikda ko‘chilganda, vertolyot ko‘tarilayotganda va qo‘nayotganda aylanuvchi vintlar parraklarining uchidan bo‘lgan masofa kamida quyidagicha bo‘lishi kerak:

(691-bandning birinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

- a) havo kemalarigacha — vint diametridan ikki marta katta;
- b) boshqa to‘siqlargacha — vint diametridan ikki marta kichik, biroq kamida 10 metr;
- v) dengiz (daryo) kemasi palubasida, ko‘tarilgan platforma va boshqa maxsus maydonchalar ustida joylashgan to‘siqlargacha — mazkur rusumli vertolyot uchun maydonchalar markirovkasiga muvofiq.

Oldingi tahririga qarang.

692. Agar gruntning holati yoki vertolyot konstruksiyasi qayrilishni bajarishga yo‘l bermasa, harakatlanish 10 metr (35 fut) bo‘lgan balandlikda bajariladi.

(692-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahririga qarang.

693. Muallaq turish va 10 metrgacha (35 futgacha) balandlikda parvoz qilish vertolyot sardorining minimumiga bog‘liq ravishda ko‘rish masofasi 500 metrdan kam bo‘lmaganda va bulutlar balandligi 50 metrdan (165 futdan) past bo‘lmaganda ruxsat etiladi.

(693-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

694. Vertolyot turgan joyidan uchishiga yoki qo‘nishiga quyidagi shartlarda ruxsat etilishi mumkin:

- a) vertolyot boshqa havo kemalari uchishi yoki qo‘nishiga xalal bermasa;
- b) ushbu Qoidalarning 691-bandini talablari bajarilsa;
- v) aylanuvchi vintlar erdagi mo‘ljallar bilan vizual aloqani yo‘qotib qo‘yilishiga sabab bo‘ladigan chang-to‘zon ko‘tarilishiga olib kelmasa.

Oldingi tahririga qarang.

695. Balandlikka ko‘tarilayotganida va qo‘nishga kirishda to‘siqlar ustidan 10 metrdan (35 futdan) kam bo‘lmagan balandlikda, HK ustidan esa aylanuvchi vintning ikki diametridan kam bo‘lmagan balandlikda uchib o‘tishga ruxsat etiladi.

(695-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

696. Havodan turib tanlangan, yuzasi hali noma‘lum bo‘lgan maydonchaga qo‘nish uni erda ko‘zdan kechirilgandan, uning qo‘nishga yaroqliligi aniqlangandan keyin amalga oshiriladi. Maydonchani ko‘zdan kechirish va baholash ekipaj a‘zolaridan biri yoki maxsus tayyorlangan MAX xodimi tomonidan bajariladi. Ekipaj a‘zolaridan birini tushirish osilib turish tartibida amalga oshiriladi, vertolyotni qo‘nishi esa uning ruxsati va ishorasiga asosan amalga oshiriladi.

697. Qo‘nish imkoniyati bo‘lmagan taqdirda vertolyotni yuklash yoki yuklarni tushurish mazkur vertolyot turining HK PFQga ekipaj a‘zolaridan birining yoki maxsus tayyorgarlik ko‘rgan MAX xodimining rahbarligi ostida osilib turish tartibida bajariladi.

698. Havo yostiqlik ta‘siridan tashqari hududda vertolyotning osilib turish tartibini qo‘llashni talab etadigan ishlar, shuningdek havoda turib tanlangan, murakkab relyefli yoki qor (chang) to‘zoni ko‘tarilishi mumkin bo‘lgan maydonchalarga qo‘nish yoki ulardan uchish, havo yostiqlik ta‘sir etmaydigan hududda osilib turish tartibida manyovr qilish imkonini beradigan parvoz massasi bilan bajarilishi lozim.

699. Qo‘nish maydonchasida qor (chang) mavjud bo‘lganida qor (chang) to‘zoni yuzaga kelishini kamaytiradigan yoki yuzaga kelishini istisno etadigan choralar ko‘rilishi shart.

700. Uchishda osilib turishdan oldin qor (chang) to‘zoni hosil bo‘lgan hollarda, ekipaj erdagi mo‘ljallarning qat‘iy ko‘rinishi paydo bo‘lguniga qadar qor (chang) to‘zonini aylanayotgan vintdan haydashi lozim.

701. Qor (chang) qoplagan maydonchaga qo‘nishda osilib turish havo yostiqchasi ta‘sir etmaydigan hududda amalga oshiriladi. Pastlashni davom ettirishga va qo‘nishni amalga oshirishga erdagi mo‘ljallar bilan doimiy aloqa bo‘lgan taqdirda ruxsat etiladi.

702. Osilib turganda mo‘ljallarni ko‘rish yo‘qolgan taqdirda ekipaj vertolyotni to‘zondan yuqoriga olib ketishi lozim. Qor (chang) to‘zonida erdagi mo‘ljallarni ko‘rish imkoniyati bo‘lmaganida osilib turish, uchish va qo‘nish taqiqlanadi.

703. Vertolyotning suv yuzasi ustida osilib turishi kamida aylanadigan vintning bir diametri balandligida amalga oshirilishi mumkin. Balandlik radiobalandlik o‘lchagich bilan yoki suv yuzasida suzib yurgan buyumlarga vizual chama bilan aniqlanadi.

704. Suvdagi odamlarga yordam ko‘rsatishda ularni aylanayotgan vint oqimi bilan urmaslik va suzish vositalaridan tushirib yubormaslik uchun odamlarni bortga olishda pastlash va osilib turish vertikal holatda bajariladi.

705. Parvoz chog‘ida minimumdan past ob-havo sharoitlari va xavfli meteo hodisa tufayli vertolyot komandiriga havodan turib tanlangan maydonchaga qo‘nishga ruxsat etiladi. Ushbu maydonchadan uchishga vertolyot komandiriga haqiqiy ob-havo sharoiti minimumlarga muvofiq bo‘lganida ruxsat etiladi. Vertolyot komandiri o‘zining harakatlari to‘g‘risida SHB organini ogohlantiradi.

706. UQY qismida, ko‘rishni minimum belgidan ham yomonlashtiradigan, meteo hodisa yoki ishlab chiqarish tutuni mavjud bo‘lganida, vertolyot komandiriga SHB organi dispetcheri bilan kelishilgan holda UQYning meteo sharoit belgilangan minimumlarga mos keladigan qismida qo‘nish va uchish uchun ruxsat etiladi. Ushbu holatlarda parvoz xavfsizligi uchun javobgarlik vertolyot komandiri zimmasida bo‘ladi.

707. Tog‘li joyda parvozlar yo‘nalishi jarlik bo‘ylab amalga oshirilishiga ruxsat etiladi, bunda jarlikning parvoz balandligidagi minimal kengligi 500 metrdan kam bo‘lmasligi va lozim bo‘lgan taqdirda 180 darajaga qayrilish imkonini ta‘minlashi lozim. Qayrilishlarni amalga oshirishda aylanuvchi vint parraklari uchidan tog‘ qoyasigacha bo‘lgan masofa 50 metrdan kam bo‘lmasligi kerak.

23-§. Xavfsizlik talablari

708. Ekipaj a‘zolari va erdagi xizmat ko‘rsatuvchi tarkib (aviatexniklar, zaharli kimyoviy vositalarni yuklovchilar va boshqalar) tomonidan o‘z funksional vazifalarini bajarishlarida quyidagi asosiy xavfli va zararli ishlab chiqarish faktorlari noqulay ta‘sir etishi mumkin:

- a) harakatlanayotgan havo kemasi, maxsus avtotransport va o‘zi yurar mexanizmlar;
- b) samolyot va vertolyotlarning aylanayotgan va havo vintlari;
- v) aviadvigatel (aviadvigatellar) ishlab chiqargan gazlar oqimi va ularga tushib qolgan buyumlar (toshlar, qum va boshqalar);
- g) yuqori sirpanchiq (samolyot, to‘xtash joyi, bort trapi va aerodrom yuzasining yumshab qolishi va yog‘lanib ketganligi oqibatida);
- d) havo kemasi va uning uskunalarning chiqib turgan qismlari (havo vinti, antennalarning o‘tkir uchlari, yopilmay qolgan lyuk va lyukchalarning chetlari va boshqalar);
- e) aerodrom yuzasidagi buyumlar (shlang, kabel, erdagi trosslar va mahkamlash moslamalari);
- j) teriladigan (yig‘iladigan) konstruksiyalar (bort trapi, stremyanka, yuklash mexanizmlari);
- z) havoning yuqori darajada changlashishi va ifloslanishi (ayniqsa sochilib ketadigan va suyuq zaharli ximikatlarni yuklashda);
- i) to‘kilgan YoMM va zaharli suyuqliklar;
- k) shovqin va vibratsiyaning yuqori darajasi;
- l) jismoniy va ruhiy emotsional ortiqcha yuklar;
- m) yong‘in va portlashning xavfli faktorlari.

709. Aviatsiya xodimlariga xavfsizlik talablari XK ekspluatanti tomonidan qonunchilikda belgilangan tartibda amalga oshiriladi.

24-§. Tezkor aerodromdagi (maydonhadagi) ishlarga jalb qilinadigan erdagi xodimlar (ishchilar — yuklovchilar, transport vositalari haydovchilari, signalchilar va qorovullar) ishiga nisbatan xavfsizlik talablari

710. Ish boshlashdan oldin jamoaning barcha a'zolari (ishchilar — yuklovchilar, transport vositalari haydovchilari, signalchilar, qorovullar) ular tomonidan o'z vazifalarini bajarishlari, ximikatlarni yuklash, ishlatilayotgan uchastkada signalizatsiyani qo'llash, havo kemalarini qorovullik qo'riqlanishi qoidalari, shuningdek texnika xavfsizligi qoidalariga va samolyot (vertolyot) oldida ishlashda yong'in xavfsizligi qoidalariga rioya qilishi to'g'risida maxsus jurnalga imzo chekkan holda yo'l-yo'riq oladilar.

711. Yo'l-yo'riq KHK yoki uning ko'rsatmasiga asosan aviatexnik tomonidan buyurtmachi ishtirokida o'tkaziladi. Agar jamoa ishchisi qandaydir sabab bilan yo'l-yo'riq olishga kelolmasa, buyurtmachi vakili uni almashtirish choralari ko'radi. Ishchilar yo'l-yo'riq olmasdan turib HK xizmat ko'rsatishga qo'yilmaydi.

712. Ximikatlarni tayyorlash va ularni havo kemasiga ortish bo'yicha ishlarni tashkil etishga javobgar (katta yuklovchi) aviatexnikning barcha ko'rsatmalarini bajaradi.

713. Har bir yuklovchining havo kemasi oldidagi ishchi o'rinlari va aniq vazifalari yuklash ishlari bo'yicha katta ishchi bilan birgalikda aviatexnik tomonidan belgilanadi.

714. Havo kemasiga zaharli ximikatlarni yuklashda havo kemasi qoplamasi va kabinasiga tushishini oldini olish uchun juda ehtiyotkorlik bilan, xodimlar zaharli ximikatlar ta'sirida bo'lishi vaqtini qisqartirish va havo kemasi yuklangan holda turishi vaqtini minimumlargacha kamaytirish maqsadida minimal qisqa muddatda amalga oshirish lozim bo'ladi.

715. An-2 samolyotiga suyuq ximikatlar yuklash dvigatelning kichik aylanmalarida bajarilishiga ruxsat etiladi, sochiluvchan ximikatlar yuklanishida dvigatel o'chirilgan bo'lishi shart.

716. Mi-2 va K-26 vertolyotlariga suyuq ximikatlar yuklashda aylanuvchi vintlari to'xtatilmasligi mumkin, changsimon ximikatlar yuklashda esa vintlar to'xtatiladi.

717. Yuklovchilar har kuni ish tamom bo'lganidan so'ng havo kemasini, maxsus apparaturalarni va yuklash mexanizatsiyasi vositalarini ximikatlar qoldiqlaridan tozalaydilar va lozim bo'lgan taqdirda suv bilan yuvadilar, aerodrom uskunalari va yuklash maydonchasini tartibga keltiradilar, ximikat qoldiqlarini omborga olib qo'yadilar.

718. Haydovchi (traktorchi):

a) o'ziyurar (harakatlanuvchi) yuklovchi (transport) vositasini boshqarishga ruxsatnomaga (guvohnomaga) ega bo'lishga;

b) ishini faqat qo'llanilishi orqali ishchi jamoa va havo kemasi xavfsizligi ta'minlanadigan, shuningdek ximikatlarni yo'qotilishiga yo'l qo'ymaydigan yo'naltiruvchi qo'lqoplar bilan jihozlangan soz holdagi yuklovchi (moslamalar) bilan bajarishga;

v) havo kemasiga yaqinlashish va aerodromda harakatlanish faqat belgilangan tartibda aviatexnik ruxsati bilan bajarishga;

g) o'ziyurar (harakatlanuvchi) yuklovchi (transport) vositalarini ishlab turgan dvigateli bilan qoldirmaslikka majbur.

719. Yuklovchini (moslamani) havo kemasiga 50 sm.dan kam bo'lgan masofagacha yaqinlashtirish, shuningdek yuklovchining yuklash bo'yinchasini (transportyorni) havo kemasi baki uzra 30 sm.dan yaqin bo'lgan joyga o'rnatish taqiqlanadi.

720. Signalchi — ishchi:

a) KHK ishlanayotgan uchastka ustidan to'g'ri liniyali parvozni amalga oshirishi uchun aniq va to'g'ri signallar berilishini ta'minlashga;

b) doim havo kemasi va purkovchining ishlashini kuzatib turishga;

v) samolyot unga 250—300 metr oralig'ida, vertolyot esa 70—100 metr oralig'ida yaqinlashganda, agar haydash butun uzunlik bo'yicha ishlangan bo'lsa, yangi joyga o'tishi shart.

721. Signalchiga:

a) ishora bayrog'ini yer yuzasidan 3 metr balandlikka ko'tarish;

b) ochiq maydonlarga ishlov berilganida ishora qilish uchun tuproq uyumiga, balandlikka, mashina ustiga va boshqa baland joylarga chiqib olish;

v) ishlov berilayotgan joyga begona shaxslarni kirgizish taqiqlanadi.

722. Aviaximiy ishleri bajarilishi davomida havo kemalari, aerodrom jihozlari va yonilg'ı moylash materiallarini qo'riqlash uchun uzluksiz qurolli qorovullik joriy etiladi.

723. Qorovul:

a) yong'in xavfsizligi qoidalariga qat'iy rioya etishi;

b) havo kemalari to'xtash joyida o't o'chiruvchi vositalar (qum, kurak, o't o'chirgich) mavjud bo'lishini nazorat qilishi;

v) havo kemalari to'xtash joyini toza (yong'in xavfsizligi nuqtai-nazaridan) saqlashi;

g) havo kemasi va yonilg'ı moylash mahsulotlari omboriga 50 metrgacha yaqinlikda chekishga yo'l qo'ymasligi;

d) havo kemasi komandiri yoki aviamekanik ruxsatisiz begona shaxslarni samolyot (vertolyot), shuningdek aerodrom, YoMM ombori, ximikatlarni tayyorlash amalga oshiriluvchi yuklash maydonchasi yaqiniga keltirmasligi;

e) chorva mollarini aerodrom (maydoncha) hududida boqish yoki haydab o'tish, shuningdek transportni aerodrom (maydoncha) orqali o'tishiga yo'l qo'ymasligi shart.

724. Aerodromda belgilangan tartibga zid biror-bir holat aniqlangan taqdirda yoki yong'in yuz berganida qorovul zudlik bilan qo'riqlash uchun qabul qilib olgan qimmatliklarni saqlash choralarini ko'rishi va havo kemasi komandiri, aviatexnik va xo'jalik rahbariga xabar qilishi shart.

XIV. Umumiy maqsadlardagi aviatsiya parvozlari

1-§. Umumiy qoidalar

725. Umumiy maqsadlardagi aviatsiyaga (UMA) beg'araz asoslarda parvozlarni amalga oshiruvchi (tijorat havoda tashish va tijorat maqsadlarida maxsus aviaishlarni bajarish bilan bog'liq bo'lmagan) fuqaro havo kemalari kiradi. UMA havo kemalari katta, uncha katta bo'lmagan (yengil), juda yengil va o'ta yengil bo'lishi mumkin.

726. Umumiy maqsadlardagi aviatsiya fuqaro aviatsiyasi tarkibiga kiradi.

727. Havo kemalaridan beg'araz maqsadlarda ekspluatant aeroklublar, uchish va texnik markazlar, tashkilotlar, havo kemalarining individual egalari UMA ekspluatantlari hisoblanadi.

728. Xalqaro standartlarga (Xalqaro fuqaro aviatsiyasi Konvensiyasiga 6-ilova II-qismi (1944-y.) muvofiq, umumiy maqsadlardagi aviatsiya fuqaro havo kemalari parvozlari tijorat aviatsiyasi fuqaro havo kemalari parvozlari nisbatan quyidagicha amalga oshirilishi mumkin:

a) kamroq tajribali va pastroq malakali ekipaj tomonidan;

b) ishonchliligi kamroq uskunalar bilan;

v) qat'iyligi sustroq bo'lgan standartlarga muvofiq;

g) uchuvchi ekipaj, yo'lovchilar va erdagi shaxslar uchun ko'proq afzal bo'lgan xavfsizlik darajasini ta'minlagan holda, ko'proq erkin harakatlanish bilan.

729. Umumiy maqsadlardagi aviatsiya parvozlari amalga oshirishda havo kemasi ekspluatatsiyasi uchun javobgarlik havo kemasi komandiri zimmasiga, tijorat havo tashuvlarida — ekspluatant zimmasiga yuklanadi.

2-§. Umumiy maqsadlardagi aviatsiya parvozlari qoidalari

Oldingi tahrirga qarang.

730. O'zbekiston Respublikasi FAda tijorat aviatsiyasi uchun ham umumiy maqsadlardagi aviatsiya uchun ham parvozlarni bajarilishi xavfsizligi, jumladan havo kemalariga nisbatan talablar (ularning jihozlari va uskunalari, uchishga yaroqliligini saqlash), HK komandiri va ekipajning boshqa a'zolarini parvozlarga tayyorlash va qo'yishga nisbatan, parvozlarga tayyorgarlik va ularni bajarishga nisbatan, shuningdek parvozlarni ta'minlashning barcha turlariga nisbatan umumiy parvoz qoidalari belgilangan. Ushbu talablar paraplanlar, delpaplanlar, motodeltaplanlar va motoparaplanlar ekspluatantlariga nisbatan tatbiq etilmaydi.

(730-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2018-yil 11-yanvardagi 106-N-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-9, 17.01.2018-y.) tahririda — Qonun hujjatlari ma‘lumotlari milliy bazasi, 17.01.2018-y., 10/18/1723-9/0585-son)

XV. O‘ta yengil havo kemalarida parvozlarni bajarish xususiyatlari

1-§. Umumiy qoidalar

Oldingi tahrirga qarang.

731. O‘ta yengil havo kemalari (O‘YEHK)ga quruqlikda uchish variantidagi og‘irligi 450 kg.dan og‘ir bo‘lmagan (qo‘shimcha jihozlar o‘rnatilgan holda yoki gidrovarianti 495 kg.dan og‘ir bo‘lmagan) o‘ta yengil uchish apparatlari (kichik samolyotlar, deltalyotlar) kiradi.

(731-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2018-yil 11-yanvardagi 106-N-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-9, 17.01.2018-y.) tahririda — Qonun hujjatlari ma‘lumotlari milliy bazasi, 17.01.2018-y., 10/18/1723-9/0585-son)

732. O‘YEHK tijorat maqsadlarida ham beg‘araz asoslarda ham foydalanilishi mumkin. Davlat ro‘yxati tanish belgilariga ega, uchish ekspluatatsiyasiga yaroqli va SHB organlari bilan aloqa vositalariga ega O‘YEHK parvozig a ruxsat etiladi.

733. O‘YEHK bortida uchish ekspluatatsiyasi bo‘yicha qo‘llanma yoki boshqa bir ekspluatatsiya cheklovlariga oid hujjat bo‘lishi lozim.

734. Havo kemasining bortida uchuvchining parvozni boshqarish qo‘llanmasi o‘rniga uchishga tayyorlash yoki aniq bir havo kemasida parvozni amalga oshirish to‘g‘risidagi yo‘riqnom a ham bo‘lishi mumkin.

2-§. Uchuvchi havo kemasidan foydalanish qo‘llanmasiga qo‘yiladigan talablar

735. Uchuvchiga foydalanish bo‘yicha beriladigan qo‘llanma UHKning umumiy kattaliklari, uning tuzilishi, oddiy va favqulodda holatlardagi uchuvchining harakat tartibi, parvoztexnik imkoniyatlari (oddiy, noqulay ob-havo sharoitlari, jumladan yomg‘ir, qor, yondan esuvchi shamol va h. k.) aniq va batafsil ko‘rsatilishi lozim Bu uchuvchining havo kemasini xatarsiz boshqarishini ta‘minlaydi.

Oldingi tahrirga qarang.

736. Uchuvchining foydalanish qo‘llanmasi parvozlarni nazorat qilish boshqarmasi orqali tasdiqlanmagan bo‘lsa, u holda “O‘zaviatsiya” agentligi tomonidan uchuvchiga lozim bo‘lgan axborotlar bilan ta‘minlanishi talab etiladi.

(736-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

737. Uchuvchining foydalanish qo‘llanmasida UHKni parvozni amalga oshirish usullari, qoidalar, mashinaga texnik xizmat ko‘rsatish, yonilg‘i va moy quyish talablari ko‘rsatiladi.

738. UFQda UHKdan foydalanishda qo‘llanadigan chegaralovchi kattaliklar, texnik uskuna va jihozlardan xatarsiz foydalanish tartibi, aynan shu havo kemasida (oddiy parvoz, aviatsiya orqali bajariladigan ishlar, figurali va boshqa turdagi) parvozlarni amalga oshirish imkoniyatlari ko‘rsatib o‘tiladi.

739. Qo‘llanmada parvoz paytida bajariladigan manyovrlarni amalga oshirish tezligi, tezlik chegaralari, eng yuqori tezlik, markazlashtirish, yonilg‘i (turi, cho‘kindi, eng yuqori va kamlik zaxirasi, sarflash normasi, ishlatilmaydigan qoldiq) harakatlantiruvchi mexanizmning kuchi, kattaliklari, eng balandlik chegarasi, aerodrom (maydon)ning hajmi va boshqa chegaralanishlar ko‘rsatiladi.

3-§. Uchuvchi havo kemalarida parvozlarni amalga oshirish bo‘yicha qo‘llanma

740. O‘ta yengil havo kemalari (O‘YEHK)dan tijorat maqsadlarida hamda pul to‘lamaslik asosida foydalanuvchi ekspluatantlar aviatsiya ma‘muriyati bilan kelishilgan Parvozlarni amalga oshirish qo‘llanmasiga (yoki MAI larni bajarishda aviatsiya texnikasini ishlatish qo‘llanmasiga) ega bo‘lishi zarur. Bu qo‘llanmalarda quyidagilar bo‘lishi kerak:

- a) parvozlarni bajarishga taalluqli bo‘lgan xodimlarning umumiy vazifalari bayon qilingan yo‘riqnoma;
- b) har bir bajariladigan parvoz uchun uchuvchilar ekipaji tarkibi, shu jumladan, havo kemasini boshqarish va parvoz vaqti davomida uning xavfsizligi uchun mas’ul bo‘lgan ekipaj komandiri;
- v) uchuvchilar ekipaji a’zolari uchun bir yoki bir necha parvozlarni bajarish vaqtida yuzaga keluvchi charchash holatlari parvoz xavfsizligiga xavf tug‘dirmaydigan bo‘lishi uchun yetarli darajada dam olish, uchish va parvoz qilish vaqti normalari;
- g) parvozda va avariya holatlarida harakat qilish tartibi, shu jumladan ekipajning har bir a’zosining parvoz vaqtida va avariya holatlaridagi vazifalarining bayoni;
- d) avariya va qutqaruv jihozlarining asosiy ro‘yxati, shuningdek ulardan foydalanish yo‘riqnomalari;
- e) aviatsiya ma’muriyati tomonidan tasdiqlanadigan minimal absolyut parvoz balandligini aniqlash usullari;
- j) har bir aerodrom (vertodrom, uchish-qo‘nish maydonchalari va h. k.) uchun asosiy yoki zaxira sifatida foydalanish mumkin bo‘lgan ekspluatatsiya minimumlari;
- z) aloqani va havo harakatini boshqarish organi dispetcherini doimiy eshitib turish (agar imkoni bo‘lsa), ikki tomonlama va shuningdek boshqa havo kemalari bilan aloqada bo‘lish uchun radiochastotalardan foydalanish;
- i) O‘YEHK bortida bo‘lishi kerak bo‘lgan navigatsiya va radiojihozlarning ro‘yxati;
- k) parvoznig barcha sharoitlari, shu jumladan yo‘nalishda dvigatel (dvigatellar)ning to‘xtab qolishi ehtimolini inobatga olgan holda baklarda mavjud bo‘lishi zarur bo‘lgan yonilg‘i va moylarning hajmini hisobga olish bo‘yicha aniq yo‘riqnoma;
- l) biror uskuna, jihoz yoki tizimning ishdan chiqish hollarida parvozni davom ettirish mumkinligi to‘g‘risidagi masalani hal etishga imkon beruvchi ma’lumot;
- m) har bir parvozda ekspluatant zarur deb hisoblagan aloqa, navigatsiya, aerodromlar (uchish-qo‘nish maydonchalari) va boshqa vositalar to‘g‘risida aniq ma’lumotlar;
- n) kisloroddan foydalanish shartlari, agar bunday sharoitlar yuzaga kelsa;
- o) aviatsiya hodisalariga guvoh bo‘lgan havo kemasi komandirlarining harakat qilish tartibi, shuningdek tirik qolganlar tomonidan ishlatiluvchi “er-havo” ko‘z bilan ko‘rish (vizual) signallari;
- p) asirga olingan uchish apparatlari uchuvchilarining harakat qilish tartibi, shu jumladan ularning asirga oluvchi va asirga olingan havo kemalari tomonidan foydalanilishi uchun ko‘z bilan ko‘rish (vizual) signallarini bilishi;
- r) yuklar (shu jumladan xavfli yuklar)ni tashish bo‘yicha, shuningdek avariya holatlaridagi harakatlarni o‘z ichiga olgan ma’lumot va yo‘riqnomalar;
- s) avariya holatlarida O‘YEHKlaridan evakuatsiya qilish (tashlab chiqish) qoidalari;
- t) bortda yo‘lovchilar bo‘lgan vaqtda yonilg‘i quyish qoidalari, agar bunday zaruriyat yuzaga kelsa;
- u) aviatsiya xavfsizligi, noqonuniy aralashish harakatlarining oldini olish;
- f) mehnat xavfsizligi, texnika xavfsizligi, yong‘inga qarshi xavfsizlik.

4-§. O‘YEHK ekipaji a’zolari (a’zosi)ni tayyorlash dasturi

Oldingi tahrirga qarang.

741. O‘YEHK ekspluatanti “O‘zaviatsiya” agentligi tomonidan tasdiqlangan Yerda va parvozda ishtirok etuvchilarni tayyorlash bo‘yicha dastur ishlab chiqadi va parvozda ishtirok etuvchi har bir ekipaj a’zosini tayyorlaydi, ularning lozim darajada tayyor ekanliklarini kafolatlaydi.

(741-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma’lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

742. O‘YEHK ekspluatanti uchuvchi mutaxassislarining tayyorgarlikdan o‘tish sarf-xarajatlarini o‘z zimmasiga oladi.

743. Tayyorgarlik dasturida ekipaj a’zolarining hamkorlikdagi, falokatli holatlar, favqulodda vaziyat, yong‘in, harakatlantiruvchi qism, tizimlar ishdan chiqqan vaqtlardagi harakatlari

o'quv jarayoniga kiritiladi. Tayyorgarlik dasturiga, shuningdek xavfli yuklarni tashish qoidalari ham kiritiladi.

744. Parvozni tashkil etuvchi har bir aviatsiya mutaxassisini o'qitishda uning turli xatarli vaziyatlar sharoitidagi harakatlari uchun javobgarligi va boshqa mutaxassislar bilan o'zaro bog'liqligi inobatga olinadi.

Oldingi tahrirga qarang.

745. Mutaxassislarni tayyorlash dasturi "O'zaviatsiya" agentligi tomonidan belgilanadi va tayyorgarlik darajasi imtihon bilan baholanadi.

(745-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

5-§. O'YEHKning uchuvchi xodimlari malakalarini tekshirish

746. O'YEHK ekipaj a'zolarining malakalarini tekshirish ekspluatant tomonidan amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

747. Malakalarni tekshirish ekspluatant tayinlagan yo'riqchi-uchuvchi yoki "O'zaviatsiya" agentligi vakili tomonidan amalga oshiriladi.

(747-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

748. Uchuvchilarning malakalarini tekshirish bir yilda ikki marotaba, oraliq olti oydan oshmagan holda amalga oshiriladi.

749. Agar uchuvchi 12 oy mobaynida parvozga chiqmagan bo'lsa, uning malakasi ekspluatant tomonidan quyidagi dastur asosida qayta attestatsiyadan o'tgandan so'ng mustaqil vazifa beriladi:

a) yo'nalish bo'ylab joylar va eng past balandlikni hamda asosiy va zaxira aerodromlarni bilish;

b) mavsumdagi meteorologik sharoitni bilish;

v) O'YEHKga texnik xizmat ko'rsatish qoidalari;

g) radio aloqa o'rnatish tartibi va havo navigatsiyasi;

d) izlash va qutqarish qoidalari;

e) aholi zich joylar ustidan parvoz, mavjud to'siqlar, joylar topografiyasi, xabar beruvchi yorug'lik vositalari, uchib kelish va parvoz qilish tartibi;

j) parvozni amalga bajarish va bort tekshiruvchisi ishtirokida qo'nish.

Oldingi tahrirga qarang.

750. Davriy tayyorgarliklar mustaqil tayyorgarliklar va yozma imtihondan o'tkazish bilan, shuningdek boshqa shakllarda ham "O'zaviatsiya" agentligi bilan kelishilgan holda amalga oshiriladi.

(750-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

6-§. O'YEHKda parvozni amalga oshirish uchun minimal absolyut balandliklar

Oldingi tahrirga qarang.

751. Ekspluatantga O'YEHK uchun minimal absolyut balandlikni belgilashga ruxsat beriladi, biroq bu balandlik "O'zaviatsiya" agentligi belgilagan normadan past bo'lmasligi kerak.

(751-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

752. Ekspluatant minimal balandlikni aniqlashda quyidagilarni hisobga olishi shart:

a) O'YEHKning turi, parvoz-texnik kattaliklarini;

b) uchuvchi ekipaj tarkibi, malaka va tajribalarini;

v) jihozlar, O'YEHKdagi yo'nalish bo'yicha parvozni nazorat qilib boruvchi yoki qo'nish oldidan uchish trayektoriyasi hamda qo'nish uchun ikkinchi marotaba aylanish lozimligini ko'rsatuvchi navigatsiya tizimini bilish;

g) qo'nishga kirishish yoki ikkinchi aylanish yo'nalishidagi tabiiy to'siqlar, ularni oshib o'tishda yo'l qo'yiladigan absolyut nisbiy balandlikni inobatga olishi;

d) meteorologik sharoitlar to'g'risida xabar beruvchi vositalar;

e) ob-havo to'g'risida aniq axborotga ega bo'lishi;

j) joyning o'ziga xosligi (masalan, keskin o'zgarishlar);

z) noqulay meteorologik sharoitlarga tushish ehtimoli (kuchli uyur-turbulentlik, pastlikka yo'nalgan havo oqimi va h. k.) inobatga olinadi.

Oldingi tahrirga qarang.

753. O'YEHK havo haroratini belgilashda bulutning eng pastidagi qatlamni erdan 400 metr (1300 fut), ko'rish masofasini kamida 5000 metr va yo'nalishdagi parvozni to'siqdan kamida 50 metr (165 fut) balandlikda belgilash tavsiya etiladi. Parvozni amalga oshirishda yondan esuvchi shamolning ta'siri, uchish, qo'nish joyidagi maksimal sharoit (quruq, qattiq qatlam, qor qoplashi, namlik va h. k.) e'tiborga olinadi.

(753-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

754. O'YEHK bo'yicha tegishli tizimlar parvoz balandligini aniqlashi uchun yo'nalish bo'yicha belgilanadigan absolyut balandlik zaxirasi haqida aniq axborotga ega bo'lishlari va bu axborotni parvozda bo'lgan UHK bortiga yetkazib turish imkoniyatiga ega bo'lishlari kerak.

7-§. O'YEHKni saqlash va texnik xizmat ko'rsatish

Oldingi tahrirga qarang.

755. O'YEHK uchuvchisi, uning egasi yoki yollanma shaklda ekspluatant sifatida "O'zaviatsiya" agentligining ruxsati bilan chegaralangan hajmlarda texnik xizmat ko'rsatishi mumkin. Uchuvchi mashinaga yillik rejali xizmat ko'rsatish, agregatlarni nazoratdan o'tkazish kabi ishlar maxsus ruxsatnomaga ega bo'lgan, aynan shu turdagi apparatlarga xizmat ko'rsatuvchi mutaxassislar tomonidan amalga oshiriladi.

(755-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

8-§. O'YEHK bexatar parvozi va ulardan foydalanish masalalari bo'yicha axborotlarni yetkazish

756. Ekspluatant har oyda uchuvchi mutaxassislarga parvozlarning bexatarligi va foydalanish xavfsizligi bo'yicha axborotlarni yetkazib turishi hamda uning tarkibiga quyidagilar kiritilishi lozim:

a) meteosharoit va uning (turbulentlik, shamol yo'nalishi, muzlash va h. k.) uchish apparatlariga ta'siri to'g'risida ma'lumotlar;

b) O'YEHKdagi yonilg'i uzatish tizimining ifloslanishi, asbob-uskunalarining sozligi, ayrim qismlarning ishlamay qolish ehtimoli masalalarini;

v) O'YEHK tavsiya etilgan tezliklardagi parvozi chog'ida boshqarish, yon, tik og'ishlar, aylanishlardagi holati tavsifnomasi;

g) baland tog'liklardagi aerodrom, issiq harorat, tuproq va shag'alli uchish-qo'nish yo'lagi, tabiiy to'siqdan oshib o'tishda balandlik zaxirasi, dvigatellardan biri ishlamay qolgandagi harakat, yonilg'ini iqtisod qilish va h. k. to'g'risida tavsifnoma;

d) uchish vaqti normalari, aeronavigatsiya to'g'risidagi axborotlar to'plami (ixtiyoriy shaklda), aviatsiya falokatlari, munozarali voqeeliklar kabi O'YEHKda xatarsiz foydalanishga qaratilgan ma'lumot.

XVI. Deltaplanlarda (motodeltaplanlarda) parvozlarni amalga oshirishning xususiyatlari

1-§. Umumiy qoidalar

Oldingi tahririga qarang.

757. Deltaplan, paraplan, motodeltaplan, motoparaplarda uchish uchun havo bo‘shlig‘idan foydalanish ekspluatant sport tashkilotlari va alohida shaxslarning murojaatlariga ko‘ra tegishli vakolatli organlar tomonidan ruxsat beriladi.

(757-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2018-yil 11-yanvardagi 106-N-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-9, 17.01.2018-y.) tahririda — Qonun hujjatlari ma‘lumotlari milliy bazasi, 17.01.2018-y., 10/18/1723-9/0585-son)

758. Parvozlar ham tijorat (tijorat aviatsiyasi) ham sport maqsadlarida beg‘araz tartibda amalga oshiriladi.

759. Deltaplanlarda parvozlarni amalga oshirishda xavfsizlikni ta‘minlash maqsadida quyidagilar e‘tiborga olinishi lozim:

a) parvoz balandligi barqaror va havo oqimining yo‘nalishini izlab topish bilan yo‘nalishni boshqarish;

b) yo‘nalishning istalgan paytida meteosharoitning o‘zgarishiga qarab parvozni to‘xtatish;

v) parvoz rahbaridan havo oqimi to‘g‘risida aniq axborot olish imkoniyati past bo‘lganida uchuvchi sport apparatlarining yaltiroq, yengil qismining kamligi, radioaloqa nosozligi tufayli yo‘nalishda parvoz qiluvchilar bilan aloqa uzilishiga e‘tibor qaratish.

760. Motodeltaplanlarda yo‘nalishlardagi parvoz xavfsizligiga quyidagicha erishiladi:

a) yo‘nalishlardagi parvoz qatorlari xavfsizligini chegaralovchi hudud belgilab qo‘yiladi va ilojsiz qo‘nish maydoni hosil qilinadi;

b) deltaplanlar parvoz qiluvchi havo bo‘shlig‘ida boshqa uchuvchi apparatlar parvozi taqiqlanadi;

v) ekipajlarning e‘tiborliligi bilan.

Oldingi tahririga qarang.

761. Ekspluatant tomonidan motodeltaplanlarda parvozlarni tashkil qilish va ularni bajarish qoidalari belgilangan deltaplanlarda parvozlarni tashkil qilish to‘g‘risidagi qo‘llanma (deltaplanlardan foydalanish bo‘yicha qo‘llanma) “O‘zaviatsiya” agentligi bilan kelishilgan bo‘lishi lozim.

(761-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

762. Motodeltaplanlardan tijorat maqsadlarida foydalanish bo‘yicha mas‘uliyat ekspluatantga, shaxsiy maqsadlarda (beg‘araz) esa — motodeltaplan uchuvchisining zimmasiga yuklatiladi.

763. Motodeltaplanni boshqarish uchun maxsus tayyorgarlikdan o‘tgan, motodeltaplarda uchuvchi-havaskor guvohnomasiga ega shaxslarga ruxsat beriladi.

XVII. Havo sharlari va aerostatlarda parvozni tashkil qilish va bajarish

1-§. Umumiy qoidalar

764. Havo sharlari va aerostatlar quyidagi turlarga bo‘linadi:

a) boshqariluvchi, tijorat va beg‘araz asoslarda;

b) uchuvchi-boshqaruvchisiz, metereologiya, atmosfera, quyosh faolligini tadqiq qilish maqsadlarida va h. k.

765. Boshqarilayotgan havo shar (aerostat)larda davlat belgisi va ro‘yxatdan o‘tgan tanib olish belgisi, uchishga yaroqliligi va SHB organlari bilan aloqa vositalari bo‘lishi talab etiladi.

766. Havo shar (aerostat)lardan foydalanish uchun u qaysi davlat hududidan uchirilayotgan bo‘lsa, shu davlat aviatsiya ma‘muriyatining ruxsati bilan amalga oshiriladi. Uchuvchisiz havo shar (aerostat)lari parvozi parvoz amalga oshirilgan aeroportning amaldagi yo‘riqnomasi asosida bajariladi.

767. Uchuvchisi bo‘lgan yoki bo‘lmagan havo shari (aerostat)ning boshqa davlat havo chegarasi bo‘ylab parvozi shu davlatning ruxsati olingandan keyingina amalga oshiriladi. Bunday

ruxsatnoma havo shari (aerostat) havoga ko'tarilmasdan havodagi parvoz ehtimoli boshqa davlat hududiga kirib qolishi mumkinligi aniqlangan paytdayoq olinishi kerak.

768. Havo shari (aerostat)dan ro'yxatdan o'tkazgan davlat (davlatlar) belgilagan sharoitlarda foydalaniladi yoki shu parvoz davom etayotgan davlat talablariga rioya etiladi. Havo shari yoki aerostatning ochiq dengiz ustidan parvozi tegishli samoviy harakatga xizmat ko'rsatish organi (SHHKO) bilan oldindan kelishilgan holda amalga oshiriladi.

2-§. Parvozlarni amalga oshirish

769. Uchuvchi havo sharlar (aerostatlar) parvozi SHHKOga belgilangan tartibda berilgan buyurtma asosida qoidalarga qat'iy amal qilish orqali amalga oshiriladi.

770. Havo sharlari (aerostatlar) parvozi kunlik va joriy reja asosida bajariladi.

771. Havo sharlari (aerostatlar)da parvoz qiluvchi ekspluatant parvoz rejalashtirilgan kundan kamida 7 kun oldin SHHKOga bu haqda ariza bilan murojaat qiladi.

772. Arizada quyidagilar ko'rsatiladi:

a) havo shari (aerostat)ni uchirishdan ko'zlangan maqsad yoki loyihaning (kod) xos nomlanishi;

b) ekspluatantning nomi va telefon raqami;

v) parvoz boshlanadigan va davom etadigan vaqt;

g) parvoz joyi;

d) parvoz tugashi mo'ljallangan vaqt va taxminiy qo'nish joyi. Parvoz davomiyligi uzoq va qo'nish joyi noaniq bo'lsa, "uzoq davom etuvchi" birikmasi yoziladi;

e) havo shari (aerostat)ning ro'yxat raqami;

j) parvozning taxminiy yo'nalishi;

z) hisob-kitobga ko'ra parvoz balandligi ko'rsatiladi.

773. Ishlar uchun ekspluatant (korxonalar yoki tashkilot) buyrug'i bilan mas'ul qilib belgilangan shaxs parvoz oldidan parvozga ruxsat berilganligini aniqlaydi. Parvozga ruxsat beruvchi organga har qanday o'zgartirishlar to'g'risida parvoz boshlanishidan kamida 6 soat oldin, agar kosmik yoki quyoshdagi o'zgarishlar tadqiq qilinayotgan bo'lsa, kamida 30 daqiqa oldin xabar qilinadi.

774. Uchuvchi havo shari (aerostat) parvozi boshlangan zahotiy oq tegishli SHHKga quyidagi ma'lumotlarni yetkazishi lozim:

a) parvozning amalga oshirilishi (maqsadi);

b) uchirilgan joy, xos nomi;

v) parvoz balandligiga chiqish vaqtining hisobi;

g) amalda parvoz boshlangan vaqt;

d) SHHK organlariga yuborilgan axborotlardagi har qanday o'zgarishlar.

775. Parvoz jarayonida havo shari (aerostat)ning uchuvchisi parvoz balandligini o'zgartirmoqchi bo'lsa va murojaatida tegishli parvoz hududida barcha balandliklarda parvoz qilish ko'rsatilmagan bo'lsa, u SXB organining dispetcheridan ushbu manyovr haqida ruxsat olishi lozim.

776. Havo shari (aerostat)ning uchuvchisi parvoz davomida SXB organining chastotasini tinglab boradi.

777. Uchuvchi rejalashtirilgan qo'nish vaqtidan bir soat oldin SXB organiga quyidagi axborotlarni jo'natadi:

a) shu paytdagi parvoz joyi;

b) parvoz esheloni (barometrik balandlik);

v) qo'nish joyi va vaqtning hisobi.

778. Uchuvchi parvozni tugallab, bevosita pasayish oldidan SXB organiga o'z xos nomini, qo'nish joyi (hudud), qo'nish vaqti haqida axborot beradi.

779. Parvoz yakunlanib erga qo'ngandan 5 daqiqadan kechikmay uchuvchi radioaloqa orqali SXB organiga parvoz tugallanganligi haqida axborot beradi.

3-§. Umumiy foydalanish talablari

780. Havo shari (aerostat)ni boshqarish uchun shu kasb bo'yicha maxsus tayyorgarlikdan o'tgan va havo shari (aerostat)da uchish huquqini beruvchi tegishli hujjatga ega bo'lgan shaxslarga ruxsat beriladi.

781. Parvoz vaqtida havo shari (aerostat)da quyidagi hujjatlar va uskunalar bo'lishi kerak:

- a) ro'yxatdan o'tganlik haqida guvohnoma;
- b) parvozga yaroqlilik to'g'risida guvohnoma;
- v) bort jurnali;
- g) parvoz xaritasi;
- d) bort radiostansiyalari ruxsatnomasi;
- e) SHB organlari bilan aloqani ta'minlovchi bort radiostansiyalari;
- j) balandlikni hisoblash va nazorat qilish uchun barometr (balandlik o'lchovchi);
- z) kompas.

4-§. Uchiriluvchi havo shari (aerostat)da parvozni bajarishda metota'minlash

782. Havo shari (aerostat)ni uchirishdagi minimal meteorologik sharoitlar tegishli organlar tomonidan turli hududlarning iqlim sharoitlarini inobatga olgan holda ishlab chiqilgan yo'riqnomalarda ko'rsatiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

783. Parvozni rejalashtirish ko'rish masofasi kamida 5000 metr, bulutlarni eng quyi qatlami 400 metrdan (1300 fut) kam bo'lmasligi to'g'risidagi meteosharoit ma'lumotlari asosida amalga oshiriladi.

(783-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

784. Parvozni amalga oshirish uchun yer usti qismida shamolning tezligi 5 m/sek.dan (10 uz.dan) past, bulutlar soni parvoz balandligidan quyida 3-4 oktantdan (SET) kam bo'lganda ruxsat beriladi.

(784-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

785. Havo shari (aerostat)da aholisi zich joylashgan yirik shaharlar va qishloqlar hududlari, shuningdek erda odamlar to'planib turgan joylarda parvozlarni 300 metrdan (1000 futdan) past bo'lmagan balandlikda amalga oshiriladi.

(785-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

786. Havo shari (aerostat)ning uchuvchisi parvoz yo'nalishida havo shari va aerostat uchun xatarli bo'lgan meteorologik sharoitlar (chaqmoq, do'l, uyur, kuchli shamol tebranishi, muzlash, dovul, chang bo'roni va jala) haqida xabar olgan zahoti SXB organini ogohlantirgan holda zudlik bilan yaqinroqdagi yaroqli joyga qo'nishi lozim.

5-§. Havo shari (aerostat)larning parvoz davomida qidiruv va qidiruv-qutqaruv ishlari

Oldingi tahrirga qarang.

(787-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 20-maydagi 77-N-son buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-7, 23.05.2016-y.) asosan o'z kuchini yo'qotgan — O'R QHT, 2016-y., 21-son, 243-modda)

788. Havo shari (aerostat)ning uchuvchisi "Rejim", "Gilam" signaldan birini olganda bu signal qabul qilinganligini tasdiqlaydi va erga xabar yetkazib, qo'nishga kirishadi.

789. Yangidan havoga ko'tarilishi uchun SXB organlaridan qayta ruxsat olinadi.

Oldingi tahrirga qarang.

Oldingi tahrirga qarang.

XVII¹ bob. Uchuvchisiz uchadigan apparatlarning parvozlari tashkil qilish va bajarish

(XVII¹-bobning nomi O‘zbekiston Respublikasi transport vazirining 2023-yil 22-iyundagi 8-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-12, 12.07.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 12.07.2023-y., 10/23/1723-12/0466-son)

Oldingi tahrirga qarang.

789¹. UUA parvozi bajarish vaqtida fuqaro aviatsiyasi uchuvchisiz uchadigan apparat operatorida ushbu apparatni uchishga tayyorlash va boshqarishga oid qo‘llanma bo‘lishi shart.

(789¹-band O‘zbekiston Respublikasi transport vazirining 2023-yil 22-iyundagi 8-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-12, 12.07.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 12.07.2023-y., 10/23/1723-12/0466-son)

Oldingi tahrirga qarang.

789². UUA parvozi sutkaning yorug‘ vaqtida, oddiy meteosharoitlarda, to‘g‘ri ko‘rinish doirasida va UUA bilan doimiy vizual kontaktda bo‘lganda bajariladi.

(789²-band O‘zbekiston Respublikasi transport vazirining 2023-yil 22-iyundagi 8-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-12, 12.07.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 12.07.2023-y., 10/23/1723-12/0466-son)

Oldingi tahrirga qarang.

789³. UUAning parvozlari erdagi boshqarish stansiya monitori orqali (boshqarish pultidan) doimiy nazorat qilgan holda oddiy meteosharoitlarda amalga oshiriladi.

(789³-band O‘zbekiston Respublikasi transport vazirining 2023-yil 22-iyundagi 8-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-12, 12.07.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 12.07.2023-y., 10/23/1723-12/0466-son)

Oldingi tahrirga qarang.

789⁴. UUA ni uchirish va qo‘ndirish ochiq va yaqqol ko‘rinadigan hududlarda, odamlar hamda bino va inshootlardan xavfsiz masofada amalga oshiriladi.

(789⁴-band O‘zbekiston Respublikasi transport vazirining 2023-yil 22-iyundagi 8-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-12, 12.07.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 12.07.2023-y., 10/23/1723-12/0466-son)

Oldingi tahrirga qarang.

789⁵. UUA parvozi:

(789⁵-bandning birinchi xatboshisi O‘zbekiston Respublikasi transport vazirining 2023-yil 22-iyundagi 8-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-12, 12.07.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 12.07.2023-y., 10/23/1723-12/0466-son)

a) odamlar, bino va inshootlar hamda transport vositalarigacha 30 m dan kam bo‘lmagan masofada;

b) dam olish maskanlari, o‘yin maydonlari, sport va ommaviy tadbirlar o‘tkaziladigan joylarga 150 m dan kam bo‘lmagan masofada;

v) aerodromlar, vertolyot maydonlari, davlat idoralari, temir yo‘l va avtomobil vokzallarigacha (stansiyalarigacha) 5 km dan kam bo‘lmagan masofada bajariladi.

(XVII¹ bob O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) asosan kiritilgan — O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

XVIII. O‘quv va tayyorgarlik parvozlari

790. O‘quv va tayyorgarlik parvozlari aerodrom hududi, parvoz yo‘nalishi, shuningdek, mazkur Qoidalar, o‘quv-parvoz dasturlari, uchuvchilarni tayyorlash dasturlari hamda FAning boshqa normativ hujjatlari talablariga rioya etgan holda amalga oshiriladi.

791. O‘quv va tayyorgarlik parvozlari vaqtida havo kemasi bortida ikki nafardan ortiq o‘rgatilayotgan (o‘qitilayotgan) ekipaj yoki to‘rt nafardan ortiq uchuvchi bo‘lmashligi kerak.

792. Parvoz paytida dvigatel (dvigatellar)ni o‘chirish yoki oxirgi rejim mashg‘ulotlarida havo kemasida bitta o‘rgatilayotgan (o‘qitilayotgan) ekipaj bo‘lishi lozim.

793. O'qitilayotgan kursantlar va tinglovchi-uchuvchilarning mustaqil parvoz qilishlari uchun havo kemasida yo'riqchilik ishiga qo'yilgan ekipaj a'zolari (shturman, radist va bort mexanigi) bo'lishi kerak.

794. Kursant (tinglovchi)lar mustaqil parvoz qilishlarida uchuvchi-yo'riqchi HHB punktida yoki ish joyini egallamagan holda HK bortida bo'lishi kerak.

795. Yo'riqchi ekipajining tarkibi HK PFQning talablari va parvoz topshirig'i maqsadiga ko'ra belgilanadi. O'rgatuvchi (o'rganuvchi) bortda kimning o'rnini egallagan bo'lsa, o'sha ekipaj a'zosining vazifasini bajaradi.

796. Asosiy bazadan yordamchi bazaga parvoz bilan ko'chish chog'idagi ekipajlar soni komandir tomonidan belgilanadi. Bortga parvozga erda xizmat ko'rsatuvchi shaxs va xizmatchilarni olishga ruxsat beriladi. Parvozlarni rasmiylashtirish belgilangan parvoz qoidalariga muvofiq rasmiylashtiriladi.

797. O'quv parvozi hududi ma'lum bir mo'ljal yoki radionavigatsiya nuqtasi ustida belgilanadi.

Bunday parvoz tog'likdan holi, havo trassasi, havo koridori, uchib-qo'nish masofasidan uzoq, parvoz xavfsizligini ta'minlaydigan bo'lishi lozim. Parvozlarni hududi qoida tariqasida radiolokatsiya (radiopelengatsiya) nazorati ostida bo'lishi kerak.

798. O'quv parvozlari o'tkazilayotgan hududdagi belgilangan balandliklarda SXB yo'lovchisining ruxsatisiz uchib o'tish taqiqlanadi.

799. O'rganish (o'qitish)ni bajarish maqsadida parvoz mashg'ulotlarini o'tkazish uchun havo kemasini aerodromga uchirishda ekipaj topshiriqni bajarishi va radio orqali SXB organi dispetcherining ruxsatini olishi lozim, bunda:

a) topshiriqni bajarishga tayyorgarlik mazkur Qoidalar talablariga javob berishi;

b) mashg'ulotlar aerodromi va zaxiradagi aerodromda o'zgarish yuz bermagan bo'lishi;

v) ob-havo ma'lumotidagi amal qilinuvchi vaqt tugamagan bo'lishi (ma'lumot radio orqali olinishi mumkin);

g) bortdagi yonilg'i miqdori parvozni davom etkazish uchun yetarli bo'lishi lozim.

800. Uchuvchi-yo'riqchi SXB organining dispetcheriga mashg'ulot talablari va hajmi, meteosharoit murakkablashgan holatlar mavjud bo'lganda zaxiradagi aerodromga jo'nash vaqti haqida axborot beradi.

801. O'quv va tayyorgarlik parvozlarning minimumi shu aerodrom uchun belgilangan yo'riqnoma asosida belgilanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

802. Tayyorgarlik minimumlari bo'yicha parvozlarga uchuvchi-komandir va yo'riqchilar tarkibining qo'yilishi "O'zaviatsiya" agentligi tomonidan belgilangan tartibda amalga oshiriladi.

(802-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

803. Aerodrom parvozlarida uchish va qo'nish mashqlarini bajarish uchun amaldagi meteosharoitda mashqlar minimumidan past bo'lmagan sharoit, uchuvchi-yo'riqchi va mazkur Qoida talablariga javob beradigan zaxira aerodromi bo'lishi talab etiladi.

804. O'quv mashg'ulotlariga mo'ljallangan metoyesharoit yuzaga kelganida qo'nish uchun ikkinchi marotaba aerodrom ustidan KQQB talablaridan kam bo'lmagan holda aylanib uchishga ruxsat beriladi.

805. Agar ekipaj tomonidan RUURni butunlay uchib o'tmagan holatda ob-havo sharoiti mashqlar uchun mo'ljallangan sharoitga mosligi to'g'risida axborot olingan bo'lsa, u holda unga zudlik bilan qo'nish huquqi beriladi.

806. O'quv va tayyorlov mashg'ulotlarini bajarayotgan havo kemalariga yo'nalishlardagi yo'nalishlar bilan bir xilda, aerodromdagi murakkab meteosharoitlarda esa, o'zlashtirib olishi (tasdiqlashi) uchun birinchi galda xizmat ko'rsatiladi.

XIX. Havo kemalarini ko'chirishdagi parvozlarni

807. Havo kemalarini ta'mirlash uchun yoki ta'mirdan keyin boshqa bazaga ko'chirish parvozlari mazkur Qoidalar talablariga binoan kunduzi yoki kechasi amalga oshiriladi.

808. HKni ko'chirish parvozlari uchun eng tajribali ekipaj tayinlanadi. Ekipaj parvoz oldidan tayyorlanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

809. Texnik talablarga javob bermaydigan HK faqat kunduzi, "O'zaviatsiya" agentligi boshlig'ining ruxsati bilan amalga oshiriladi.

(809-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

810. Ko'chirilayotgan HKlariga yo'nalishlardagi yo'nalishlar bilan bir xilda xizmatlar ko'rsatiladi.

811. Bir guruh HKlarini ta'mirlash va ortga — bazaga qaytarish uchun parvozga chiqarish aviakompaniya tomonidan tasdiqlangan yo'riqnoma asosida amalga oshiriladi.

812. Guruh bo'lib parvozga chiqilganda guruh parvozlarni tashkil etish, uchish to'g'risida qaror qabul qilish, parvoz chog'ida meteosharoit yomonlashganda HKni uchib chiqilgan aerodrom yoki zaxira aerodromlariga qaytarish to'g'risida qaror qabul qiladigan guruh rahbari tayinlanadi.

813. Zarur hollarda har bir ekipaj mustaqil ravishda parvozni yo'nalish bo'yicha davom ettirishi yoki zaxira aerodromga qarab yo'nalishni o'zgartirishi mumkin.

814. Ko'chish vaqtida har bir guruhda HKlar soni 10 tadan oshmasligi lozim. Parvoz vaqtida ular orasida barqaror ikki tomonlama radioaloqa saqlab turiladi. Ular orasida parvoz oraliq masofa va interval kamida 200 metr bo'lishi lozim.

Zarur hollarda guruh oldida 10 daqiqaga farq bilan boruvchi razvedkachi-samolyot ajratilishi mumkin.

Oldingi tahrirga qarang.

815. 4-klassdagi HKlari va vertolyotlar guruhini ko'chirish VPQ bo'yicha quyidagi hollarda bajariladi:

a) tekislik va tepalikli joylarda ko'rish masofasi kamida 4 km va bulutlarning pastki chegarasi kamida 250 metr (820 fut) bo'lganda;

b) tog'li hududda relyef balandligi 2000 metrgacha (6600 futgacha), ko'rish masofasi kamida 5 km bo'lgan, bulutlarning pastki chegarasi relyefning eng baland nuqtasidan 500 metrdan past bo'lmaganida yoki relyefning balandligi 2000 metrdan (6600 futdan) baland bo'lgan, ko'rish masofasi 10 km dan kam bo'lmagan, bulutlarning pastki chegarasi relyefning eng baland nuqtasidan 700 metrdan (2300 futdan) past bo'lmaganda. Bunda HKdan bulutlarning pastki chegarasigacha bo'lgan vertikal oraliq masofa barcha holatlarda 100 metrdan (330 futdan) kam bo'lmasligi lozim.

(815-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

XX. Sinov va nazorat parvozlari (aylanib uchish)

816. HKlarni sinov parvozlari jalb etish, uning dvigateli, boshqa tizim (uskunalar) mexanizmlarini sinash, shuningdek FA zavodlarida to'la ta'mirdan chiqarilgandan keyin sinab ko'rish uchun amalga oshiriladi.

817. Nazorat parvozlari (aylanib uchish) ta'mirdan so'ng, dvigatel almashtirilgach yoki qismlari o'zgartirilgan holatlarda, shuningdek radio yoritish texnikasi vositalari, aerodromga pastlash va qo'nishga kirish sxemasining ishlashini, HK sozligini tekshirish va yaroqliligini aniqlash maqsadida FA belgilangan qoidalariga muvofiq amalga oshiriladi.

818. Sinov parvozlari (USB zavodlarda) ushbu Qoidalar asosida amalga oshiriladi.

XXI. Xalqaro parvozlari

1-§. Umumiy qoidalar

819. HKning boshqa davlat chegaralarini kesib o'tishi bilan yoki boshqa davlat havo hududida amalga oshiriladigan parvozlar Xalqaro parvozlar deb tan olinadi.

820. Xalqaro parvozlarni belgilangan tartibda sertifikatlashtirilgan, ekspluatant guvohnomasiga ega va bunday parvozlarni amalga oshirishga litsenziyaga ega aviakorxonalar, tashkilotlar (aviakompaniyalar) amalga oshirishi mumkin.

821. Xalqaro parvozlar quyidagi turlarga bo'linadi:

a) jadval asosida va jadvalga qo'shimcha ravishda doimiy bajariladigan parvozlar;

b) epizodli (bir martalik): charter va maxsus parvozlar;

v) MDH davlatlariga bajariladigan parvozlar;

g) MDH davlatlaridan tashqariga bajariladigan parvozlar.

822. Xalqaro parvozlar chog'ida samoviy hududda vakolatli davlat organi tomonidan chiqarilgan va aeronavigatsiya axborotnomalarida e'lon qilingan umumiy qoidalar amal qiladi.

823. Fuqaro HK xalqaro parvozlar belgilangan Xalqaro trassalar bo'ylab amalga oshiriladi. Xalqaro parvozlarni amalga oshiruvchi har bir HK O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi va ushbu Qoidalar bilan belgilangan kema hujjatlariga ega bo'lishi lozim.

824. Shartnomalashgan MDH davlatlari havo hududlari Fuqaro aviatsiyasi va havo hududidan foydalanish to'g'risidagi bitimga (1991-y.) muvofiq, parvozlarni tashkil etish, bajarish va HK SHB maqsadlarida MDH yagona havo hududi sifatida qaraladi.

825. O'zbekiston Respublikasi hududida Xalqaro parvozlar HK tomonidan shunday parvozlar uchun ochiq bo'lgan, chegara qo'shinlarining nazorat-ruxsatnoma punktlari, bojxona muassasalari va sanitariya-karantin xizmatlariga ega aeroportlarda (aerodromlarda) amalga oshiriladi.

826. Xalqaro parvozlardan keyin va oldin HK ekipaji O'zbekiston Respublikasi va boshqa davlatlar hududidagi Xalqaro aeroportda (aerodromda) vakolatli davlat organlari tomonidan belgilangan tegishli tartibotlardan o'tadilar.

827. O'zbekiston Respublikasidan boshqa davlatlarga hamda boshqa davlatlardan O'zbekiston Respublikasiga keluvchi HKlariga, ularning ekipajiga va yo'lovchilariga, shuningdek xalqaro Havo tashuvi bilan keltiriladigan va olib ketiladigan mulklarga tegishli davlatning hududi orqali o'tish yoki hududiga kirish, hududidan olib o'tish yoki olib kirish va ularning hududlari orqali tranzitda tegishli davlatlarning belgilangan kirish va chiqish qoidalari qo'llaniladi.

828. Har bir Xalqaro parvozlar SHHK organlari orqali olingan ruxsatnoma (ATS CLEARANCE) asosida SHHK tomonidan taqdim etilgan parvoz rejasiga (flayt-plan) ko'ra amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

829. O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini havo kemalarida kesib o'tish quyidagicha amalga oshiradi:

a) aeronavigatsiya ma'lumotlari hujjatlarida ko'rsatilgan O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini kesib o'tish nuqtalaridan;

b) Hukumatlararo bitimlarida belgilangan havo koridorlari bo'yicha.

(829-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

830. O'zbekiston Respublikasi HK ekipajlari Xalqaro parvozlarni amalga oshirishda quyidagilarga amal qilishadi:

a) MDH havo kengliklarida:

MDH havo kengliklari qonunlari;

FA va MDH havo kengliklaridan foydalanish to'g'risidagi Xalqaro bitimga (1997-yil 27-dekabr);

Davlatlararo aviatsiya qo'mitasi tomonidan qabul qilingan (1994-yil 21-yanvar) MDH davlatlari FA qoidalariga ko'ra;

O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi, mazkur Qoidalar, agar ularning qoidalari MDH davlatlarida belgilangan qoidalarga zid bo'lmasa;

MDH davlatlari vakolatli organlari tomonidan tuzilgan tegishli shartnomalar va bajariladigan parvoz (aviatsiya xizmatlari)larga ruxsatnomalar;

MDH davlatlardagi aviatrassalarda aeronavigatsiya axborotlari to'plami;

b) boshqa xorijiy davlatlarning havo kengliklarida:

Fuqaro aviatsiyasi to'g'risida xalqaro Konvensiya, xalqaro standartlar, tavsiya va ICAO tartibotlariga muvofiq (Chikago konvensiyasi 1944-y.);

qaysi davlat hududida amalga oshirilishiga qarab, o'sha davlat qonunchiligi va parvoz qoidalari;

xorijiy davlatlarning tegishli vakolatli organlari bilan tuzilgan Xalqaro shartnomalarga ko'ra havo aloqasi o'rnatilishi va aviatsiya ishlarini bajarish to'g'risidagi hujjatlarga muvofiq;

Oldingi tahrirga qarang.

O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2012-yil 18-apreldagi 114-son qarori bilan tasdiqlangan O'zbekiston Respublikasi samoviy hududidan foydalanish to'g'risidagi nizom, mazkur Qoidalarga, agar ularning talablari xorijiy davlatlar tomonidan belgilangan qoidalarga zid bo'lmasa;

(830-bandning "b" kichik bandining beshinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Xalqaro trassalar bo'yicha aeronavigatsiya axborotlari to'plami, shuningdek 1 va 2-klass NOTAMi, SNOUTAMi va sirkulyarlari aeronavigatsiya ma'lumotlariga asosan.

831. O'zbekiston Respublikasi aviakompaniyalari chet ellardagi o'z faoliyatini xalqaro shartnomalar yoki xorijiy davlatlar ruxsatnomasiga muvofiq ta'sis etilgan vakilliklari (agentliklari) orqali amalga oshiradi.

832. Aviakompaniyaning vakolatlangan vakili (agenti) vakolatxonalar mavjud chet el aeroportida HK qabul qilish va chiqarishni tashkil etadi.

833. Xorijiy aeroportda HK parvoz oldi tayyorgarligi va HK ekipajining immigratsiya va bojxona nazoratidan o'tishi shu davlatdagi kompaniya vakili (agenti) (aviakompaniya vakilligi (agentligi) bo'lsa) ishtirokida o'tkaziladi.

834. HKga texnik xizmat ko'rsatish chet el aeroportlarida ruxsat etilgan muhandis-texnik tarkib tomonidan, qoida tariqasida, mahalliy aviakorxonalar bilan shartnoma tuzib (ATB) yoki ekspluatantning HK ekipajiga kiritilgan muhandis-texniklar tarkibi tomonidan amalga oshiriladi.

835. HKga texnik xizmat ko'rsatish ishlarini tashkil etish va amalga oshirish ekspluatant — aviakorxonalar (HKning egasi) vakolatiga kiradi.

836. Chet el aeroportidan xalqaro parvozni amalga oshiruvchi HKlarga aviayonilg'i quyish, tijorat yuklash va HK markazlashtirish uchun to'lov ekipaj tomonidan amalga oshiriladi.

837. Aviakompaniya vakili (agenti) zimmasiga transportlarni HKga yaqinlashtirish, yuk ortish-tushurish ishlari, o'z vaqtida YoMM yetkazib berish, HK dvigatelini o't oldirish joyigacha tirkab borish vazifalari yuklatiladi.

838. Chet el aeroportidagi HK parvozini ta'minlash aviakompaniya vakili (agenti) yoki u bo'lmaganida ekipaj tomonidan amalga oshiriladi.

839. HK komandiri tomonidan yoki uning ko'rsatmasiga binoan ekipajning boshqa a'zosi tomonidan tuzilgan parvoz rejasi (flayt-reja) HK komandirning o'zi tomonidan yoki aviakompaniya agent (vakili) tomonidan uchish aeroporti dispetcheriga uchish vaqtidan 30 daqiqa oldin, agar davlatda o'zgacha tartib belgilanmagan bo'lsa, taqdim etiladi.

840. Takrorlanuvchi parvoz rejalarini nazarda tutilgan doimiy qatnovdagi HKlar uchun flayt-reja tuzilmaydi.

841. Belgilangan parvoz trassasi yoki havo kemasi turi jadvaliga bir marta o'zgartirish kiritilsa, flayt-reja tuzilishi majburiydir.

842. O'zbekiston Respublikasi FAni aeronavigatsiya ma'lumotlari bilan ta'minlash Xalqaro parvozlarni bajarish uchun, shturmanlik xizmati tomonidan bevosida O'zbekiston Respublikasi aeroportidan uchishda amalga oshiriladi.

2-§. Ekipajni xalqaro parvozlarga tayyorlash va ruxsat berish

Oldingi tahrirga qarang.

843. MDH davlatlari va ulardan tashqariga xalqaro parvozlarni amalga oshirish uchun “O‘zaviatsiya” agentligi tomonidan tasdiqlangan dasturlar bo‘yicha maxsus tayyorgarlikdan o‘tgan tarkibga ruxsat etiladi.

(843-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

844. Uchuvchilar, shturmanlar, bortradistlar, shuningdek ekipajning boshqa a‘zolarining xalqaro parvozlarga dastlabki tayyorgarligi, o‘zlariga taalluqli qismlari bo‘yicha, sertifikatlangan O‘Mlarda (O‘MM) maxsus kurslarda, quyidagi maqsadlarda amalga oshiriladi:

a) uchuvchi tarkibni ingliz tilidagi standart aviatsiya iboralarini, dispetcherlik ruxsatlarini tushunishga, erdan va HK bortidan turli ma‘lumotlarni olishga, savollar va javoblarni to‘g‘ri tuzishga, shuningdek kartografiya va matnli ma‘lumotlarni o‘qish va tushunishga o‘rgatish;

b) uchuvchi ekipaj a‘zolarini ob-havo haqida ma‘lumotlarni o‘zida mujassamlashtirgan Xalqaro qo‘llanma va boshqa materiallardan foydalanishga o‘qitish;

v) ekipaj a‘zolarini xalqaro yo‘nalishlardagi parvozlarda qo‘llaniladigan radioaloqalarni olib borish xususiyatlariga o‘rgatish;

g) ekipaj a‘zolari sanitariya, bojxona va pasport qoidalarini o‘rganishi;

d) ekipaj a‘zolari uchuvchilik mutaxassisligiga muvofiq xalqaro aviayo‘nalishlar bo‘yicha parvozlarga tayyorgarlik ko‘rish va xavfsiz parvozlarni o‘tkazishda ko‘nikmalar hosil qilish.

845. Ekipaj a‘zolarini uchuv stajirovkalari xalqaro parvozlarni amalga oshiruvchi uchish bo‘linmalarida (MDH davlatlariga parvoz qiluvchilar bundan mustasno) o‘tkaziladi.

846. Tekshiruvchining ekipaj a‘zosi xalqaro parvozni bajarishga tayyorligi to‘g‘risidagi xulosasiga muvofiq aviakorxonada (aviakompaniyada) mutaxassisni xalqaro parvozga qo‘yish to‘g‘risida buyruq chiqariladi.

Mutaxassisning uchish daftarchasiga va guvoohnomasiga tegishli yozuv kiritib qo‘yiladi.

847. Mutaxassis Shimoliy Atlantika orqali “treklar” bo‘yicha parvozlarni qilish uchun tekshiruvdan o‘tkazilganida aviakorxonada (aviakompaniyada) tegishli buyruq chiqariladi hamda bu haqda uchish daftarchasiga tegishli yozuv kiritib qo‘yiladi.

848. Uchish, samolyot boshqarish texnikasi va yo‘nalish sharoitlarida keyingi 12 oy mobaynida MDH davlatlari va MDH davlatlaridan tashqariga, uchuvchi tarkibning tayyorgarligi va qo‘yilishidan kelib chiqib, amaliy ishlarini tekshirish natijalari xalqaro parvozlarni bajarish huquqini tasdiqlash bo‘lib hisoblanadi.

849. MDH davlatlaridan tashqariga qilingan parvoz vaqtidagi tekshirish, MDH davlatlariga parvoz qilishdagi tekshirish deb hisobga olinadi.

850. Xalqaro parvozlarni bajarishga tayyorgarlik natijasida ekipaj a‘zolari quyidagilarni bilishlari shart:

a) havo xabari to‘g‘risida O‘zbekiston Respublikasi xalqaro shartnomalarining asosiy talablarini;

b) Xalqaro standartlar, parvoz qoidalari, ICAO tavsiyalari va tartibotlarini;

v) Aeronavigatsiya axboroti to‘plamlarida, xaritalarda va ICAOning boshqa hujjatlarida qabul qilingan shartli belgilarni;

g) RF AMM tomonidan va boshqa xorijiy firmalar tomonidan (Djeppesen, Ros-Djepp va boshqalar) chiqariladigan Aeronavigatsiya axborotlari to‘plami, Saplimentlar, radionavigatsiya va aeronavigatsiya xaritalaridan foydalanish tartibini;

d) xorijiy aeroportlarda radio-yorug‘lik texnika vositalarining (tizimining) joylashishi va ulardan foydalanish tartibini;

e) xorijiy mamlakat havo hududida samoviy harakatga xizmat ko‘rsatishni tashkil etishni;

j) uchish to‘g‘risida qaror qabul qilish va flayt-reja tuzish tartibini;

z) HK tanish signallaridan foydalanish va radio aloqa olib borish qoidalarini (“Skvok”, SRO), ATIS ma‘lumotini olish tartibini;

i) xorijiy aeroportlarda UQY, MS, RD markirovkasi qoidalarini;

k) HK to‘xtash joyida va perronda beriladigan signallarni (“Marshall” signallari, “AGNES” yorug‘lik signallari);

l) HK qiruvchi tomonidan tutib olinganda beriladigan signallarni;

m) davlat chegaralarini bosib o‘tish tartibini;

n) parvozning turli bosqichlarida radio aloqa yo‘qolib qolganda ekipajning harakatlarini;

o) ikkilamchi radiolokatsiya signallari kodlarini;

p) radionavigatsiya tizimlari turlari va foydalanish tartiblarini;

r) xorijiy aeroportlarda parvoz hujjatlarini rasmiylashtirish va uchish tartibini;

Oldingi tahririga qarang.

s) O‘zbekiston Respublikasining Havo kodeksida va “O‘zaviatsiya” agentligi tomonidan belgilangan xalqaro tashish qoidalarini;

(850-bandning “s” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

t) pasport, bojxona, karantin ko‘riklaridan o‘tish tartibini.

851. Ekipajni u uchun yangi bo‘lgan xalqaro havo trassasi bo‘yicha mustaqil ravishda parvoz qilish uchun tayyorlash ushbu qoidalar va ROLR GA asosida amalga oshiriladi.

852. Aniq bir xalqaro parvozni amalga oshirish uchun tayyorgarlik ko‘rishda qo‘shimcha ravishda quyidagilarni o‘rganish nazarda tutiladi:

a) hududidan havo trassasi o‘tgan davlatlar uchun chiqarilgan aeronavigatsiya to‘plamlarida va AATda e‘lon qilingan xorijiy davlatlar havo hududida parvoz qoidalarini;

b) radionavigatsiya va aeronavigatsiya xaritalari bo‘yicha parvoz yo‘nalishini;

v) 1 va 2-klass NOTAMlari va SNOUTAMlarini;

g) havo trassalari bo‘yicha eshelonlashish xususiyatlarini;

d) havo hududida parvoz amalga oshirilayotgan davlatning iqlim sharoitlarini;

e) asosiy va zaxira aerodromlarning to‘rt harfli belgilarini.

3-§. Xalqaro avialiniyalarda parvozlarni amalga oshiruvchi uchuvchi ekipajning malakasini oshirish

Oldingi tahririga qarang.

853. Xalqaro parvozlarni uchun ruxsatga ega uchuvchilar tarkibi umumiy va ICAO shkalasining 4 (to‘rtinchi)-darajasidan kam bo‘lmagan aviatsiya ingliz tilini bilishi hamda tegishli sertifikatlariga ega bo‘lishi shart.

(853-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

854. “Treklar” bo‘yicha parvoz etish ruxsatiga ega ekipajlarning a‘zolari, har yili Shimoliy Atlantika havo hududida parvoz va amaliy ishlar bo‘yicha bilimlarini tasdiqlashlari shart.

Oldingi tahririga qarang.

855. MDH davlatlaridan tashqariga xalqaro parvozlarni amalga oshiruvchi uchuvchi tarkib malakasini oshirish kurslari UM (UTS)larda “O‘zaviatsiya” agentligi tomonidan tasdiqlangan dasturlar bo‘yicha, OLR bo‘yicha qo‘llanmada nazarda tutilgan muddatlarda o‘tkaziladi.

(855-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

4-§. Xalqaro parvozlarni amalga oshiruvchi havo kemasi ekipaji va komandirining huquqlari, majburiyatlari va javobgarligi

856. Xorijiy davlatlar aeroportlarida HK komandiri aviakompaniya vakiliga (agentiga) maxsus tartibda bo‘ysunadi.

857. Xalqaro parvozlarni amalga oshirishda HK komandiri sharoitdan kelib chiqib, yo‘nalish bo‘yicha parvozni to‘xtatib uchish nuqtasiga qaytish to‘g‘risida yoki zaxira aerodromiga parvoz etish to‘g‘risida qaror qabul qilish huquqiga ega bo‘ladi.

858. Parvozlarning xavfsizligiga aniq xavf mavjud bo'lganida, shuningdek HK bortidagi odamlar hayotini saqlab qolish maqsadlarida bunday qaror taqdim etilgan parvoz rejasini (flayt-reja) va SHB organi ko'rsatmasini buzgan holda qabul qilinishi mumkin. HK komandiri qabul qilingan qaror haqida zudlik bilan kema bevosita nazoratida bo'lgan SHB organiga ma'lum qilishi shart.

859. Xorijiy aeroportlarda to'xtab qolish mumkin bo'lgan hollarda, xalqaro parvozlarni amalga oshiruvchi HK komandiriga O'zbekiston Respublikasi FAda belgilangan umumiy ish vaqti normalarini buzilmasligini inobatga olgan holda, parvozni davom ettirish to'g'risida qaror qabul qilish huquqi beriladi.

860. Xorijiy aeroportlarda aviakompaniya vakili (agenti) va HK komandiri o'sha davlat qonunlari va qoidalariga zid bo'lmaydigan tarzda, o'zlariga berilgan huquq doirasida parvozlarning xavfsizligiga tahdid qiluvchi harakatlarning oldini olish va bartaraf etish bo'yicha zaruriy choralarini ko'radilar.

861. Agar xalqaro parvozni amalga oshirayotgan HKga xavf tug'lsa yoki agar kema halokatga uchrayotgan yoxud uchragan bo'lsa komandir odamlarning sog'lig'i va hayotini, shuningdek kema va undagi mulklarni saqlab qolish uchun barcha choralarini ko'rish shart.

862. HK bortidagi odamlarni qutqarishda ekipajning barcha a'zolari, lozim bo'lgan hollarda yo'lovchilar ham qatnashishga majburlanadilar.

863. Halokat yuzaga kelgan paytida ekipaj a'zolaridan hech kim komandir ruxsatisiz HKni tark etishi mumkin emas.

864. Komandir eng oxirgi bo'lib HKni tark etadi.

865. Halokatga uchragan havo kemasi va undagi mulklar butligini saqlash maqsadida komandir O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi talablariga muvofiq HK, bagaj, yuk va pochmani saqlash bo'yicha tegishli choralar ko'rishga majbur.

866. Xalqaro parvozlarni amalga oshiruvchi HK komandiri quyidagilar uchun javobgar bo'ladi:

a) havo hududida parvoz amalga oshirilayotgan davlatdagi parvoz qoidalarini bilish va ularni bajarishga;

b) o'zlarining turgan davlatda belgilangan immigratsiya, karantin, bojxona va pasport qoidalarini bilish va ularni bajarishga;

v) kema, yuk, bojxona, karantin va immigratsiya hujjatlari mavjud bo'lishi va to'g'ri rasmiylashtirilishiga;

g) ekipaj a'zolarining parvoz oldi dam olishlarini tashkillashtirilishiga;

d) o'z majburiyatlarini sog'lig'i yoki boshqa holatlar tufayli bajarish imkoniyatiga ega bo'lmagan har qanday ekipaj a'zosini xorijiy aeroportdan uchirib yuborilishini ta'minlashga.

867. Ekipajning har bir a'zosi chet davlatda bo'lish vaqtida o'sha davlatning yurish-turish qoidalarini, qonunlari va qoidalariga rioya etilishiga shaxsiy javobgar hisoblanadi.

868. Xalqaro parvozlarni charter (fraxtlash) asosida bajarishda HK komandiri parvoz uchun belgilangan vazifani bilishi va qat'iyon O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi asosida charter shartnomasi shartlari bo'yicha bajarishi shart.

869. Shovqinlar bo'yicha cheklavlar belgilangan aeroportlarda HK komandiri shovqinni cheklash bo'yicha talablarga HK PFQda yo'l qo'yilgan darajagacha amal qilish bo'yicha choralar ko'rish shart.

870. Xorijiy aeroportda uchish to'g'risida qaror qabul qilishda qo'nish nazarda tutilgan O'zbekiston Respublikasi hududidagi aerodromda ob-havoning haqiqiy holati va prognozi belgilangan minimumlardan past bo'lsa, HK komandiri MDICH bilan kelishilgan holda, ushbu Qoidalar talablariga javob beradigan O'zbekiston Respublikasi hududidagi zaxira aerodromga parvoz qilishlari mumkin.

871. Ushbu Qoidalar talablariga javob beradigan zaxira aerodrom mavjud bo'lgan taqdirdagina, qo'nish aerodromida ayni vaqtdagi haqiqiy ob-havo sharoitlari haqida ma'lumot bo'lmagan taqdirda ham HK komandiri xorijiy aerodromdan uchish to'g'risida qaror qabul qilish huquqiga ega.

872. MDICHX bilan aloqa aviakompaniya vakili (agenti) tomonidan ta'minlanadi. MDICHX bilan aloqa bo'lmagan hollarda uchish to'g'risida qaror komandir tomonidan qabul qilinadi.

873. HK ekipajiga, agar HK komandiri va ikkinchi uchuvchi VZPga qo'yilgan bo'lsa, vizual kirish uchun belgilangan minimumlardan kam bo'lmagan ob-havo sharoitlarida qo'nish uchun vizual kirishga ruxsat etiladi.

5-§. O'zbekiston Respublikasi davlat chegaralarining xorijiy davlat bilan kesishishi va xorijiy davlatlar havo hududida parvozlarni bajarish (MDH davlatlaridan tashqari)

874. Xalqaro parvozlarni bajarish uchun meteorologiya sharoitlari HK uchishi va qo'nishi uchun ob-havoning belgilangan kategoriya minimumlari va haqiqiy yoki prognoz qilinayotgan ob-havo ma'lumotlaridan kelib chiqib aniqlanadi.

875. Xorijiy davlat havo hududida parvoz chog'ida HKlarni eshelonlashtirish o'sha davlatning qoidalari asosida amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

876. IKAO qoidalariga asosan xalqaro havo yo'llarida eshelonlashning yarim aylana va kvadpant tizimi qo'llaniladi. U yoki bu davlatda qo'llanadigan eshelonlashning tizimi to'g'risida ma'lumotlar davlat aeronavigatsiya axborotlari to'plamida (AIP) e'lon qilinadi.

(876-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

877. O'zbekiston Respublikasi va boshqa qo'shni davlatlar eshelonlash tizimi turlicha bo'lgan hollarda, qarama-qarshi havo kemalari o'rtasida vertikal eshelonlashning intervallari majburiy ta'minlangan holda, O'zbekiston Respublikasining Davlat chegarasiga kamida 30 km (16,2 d.mili) qolganda eshelonlar almashtiriladi.

(877-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

878. Xalqaro parvozlarni amalga oshiruvchi O'zbekiston Respublikasining fuqaro havo kemasi ekipajlari radio aloqani xalqaro standartlarga muvofiq ingliz tilida, SHB organi dispetcherlari va ekipaj o'rtasida radio almashuvning belgilangan iboralarini qo'llagan holda olib boradi.

Oldingi tahrirga qarang.

879. HK ekipaji O'zbekiston Respublikasi havo hududiga uchib kirishidan oldin O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini kesib o'tishdan kamida 10 daqiqa oldin HXXK organiga o'zining pozivnoyini, ikkilamchi obzorga oid radiolokator javobgarining kodi, O'zbekiston Respublikasi chegaralarini kesib o'tishning parvoz esheloni (balandlik) va hisoblangan vaqtini ma'lum qiladi.

(879-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

880. O'zbekiston Respublikasi va chegaradosh davlatning HXXK organlari bilan to'g'ridan-to'g'ri erda aloqa kanallari mavjud bo'lgan taqdirda va bo'lmaganda O'zbekiston Respublikasi chegaralarini kesib o'tishga ruxsat berish yo'riqlari HXXK markazlari o'rtasidagi bitimlarda ko'rsatiladi.

(880-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

881. Xalqaro parvozlarni amalga oshirilayotganda O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini kesib o'tish O'zbekiston Respublikasi Havo kodeksi talablariga muvofiq "O'zaviatsiya"

agentligi va O'zbekiston Respublikasi Tashqi ishlar vazirligi tomonidan berilgan ruxsatnomalar asosida amalga oshiriladi.

(881-band O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

Oldingi tahrirga qarang.

882. O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini radioaloqasiz kesib o'tish havo kemalariga man etiladi, radioaloqaning parvozda uzilib qolishi bundan mustasno. Agar havo kemasi ruxsat berilgan tranzit parvozini amalga oshirayotgan bo'lsa (davlatning qo'nish amalga oshirilmaydigan parvoz) yoki parvozni oxirgi nuqtasi O'zbekiston Respublikasi hududida bo'lsa, unga tayinlangan aeroportgacha parvozi uchun yoki berilgan parvoz rejasiga muvofiq zaxiradagi aerodromga qo'nishi uchun eng ko'p qulaylik berish tartibi taqdim etiladi.

(882-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

883. Agar O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini belgilanmagan havo koridorlari (Davlat chegarasini kesib o'tish nuqtasi) orqali kesib o'tish zarur bo'lsa O'zbekiston Respublikasi HXXK organlari qo'shni davlatlarning HXXK organlari bilan O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini kesib o'tish sharoitlarini kelishib oladilar.

(883-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

884. Avariya, tabiiy ofat, havo kemasining ekipaj a'zolari yoki yo'lovchilariga tez tibbiy yordam ko'rsatish, HK va yo'lovchilarning xavfsizligini ta'minlash, ekipaj harakatlariga noqonuniy aralashuv kabi holatlarda O'zbekiston Respublikasi samoviy hududiga majburiy kirish O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini kesib o'tish tartibini buzish deb hisoblanmaydi.

(884-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

885. O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini kesib o'tishga majbur bo'lgan holatlarda HK komandiri, bu haqda darhol HXXK organiga xabar berishi lozim hamda keyin ushbu organning ko'rsatmalariga muvofiq harakat qilishi lozim. O'zbekiston Respublikasi HXXK organi bu haqda samoviy hududdan foydalanish va boshqarish rayon markazining harbiy bo'limini va havo mudofaasi qo'shinlari organini darhol xabardor qiladi.

(885-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

886. Agar xalqaro parvozni bajarayotgan havo kemasi, O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini kesib o'tgandan keyin parvozni davom ettira olmasa va havo kemasi ekipaji uchgan aerodromiga qaytishga qaror qilsa, O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini qayta kesib o'tish odatda kirib kelgan yo'nalish bo'yicha bajariladi.

(886-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlar xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O'R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

887. Xorijiy davlat havo hududida radio aloqani yo'qotgan O'zbekiston Respublikasi HK xorijiy davlatda shunday hollarda amal qilinishi lozim bo'lgan parvoz qoidalariga amal qiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

888. O‘zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini yoki O‘zbekiston Respublikasining samoviy hududidan foydalanish qoidalarini buzgan HK qoidabuzar HK deb topiladi va agar HXXK organlari talablariga bo‘ysunmasa majburan qo‘ndiriladi.

(888-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

889. Qo‘nish to‘g‘risida farmoyish olgan qoidabuzar HK o‘ziga ko‘rsatilgan joyda qo‘nishi lozim.

890. Qo‘ndirilgandan va qoidabuzarlik sabablari aniqlangandan keyin qoidabuzar HKga keyingi parvozlarga ruxsat belgilangan tartibda SHB organlari tomonidan beriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

(891-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan o‘z kuchini yo‘qotgan — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

892. Uchqandan keyin to‘o‘tish balandligiga yetib olguncha balandlik metrlarda o‘lchaydigan barometrik balandlik o‘lchagichlarda metrlarda funtlarda o‘lchaydigan barometrik balandlik o‘lchagichlarda funtlarda bajarilishi lozim.

Oldingi tahrirga qarang.

(893-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan o‘z kuchini yo‘qotgan — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

894. Berilgan eshelonni egallash havo signallari bort tizimi tarkibiga kiruvchi asosiy balandlik o‘lchagich KHK bo‘yicha ICAO eshelonlarida balandlik o‘lchagich ko‘rsatkich jadvali asosida, bu yo‘q bo‘lgan HKlarida samolyot javob beruvchisiga chiqa oladigan elektromexanik balandlik o‘lchagichlarda bajariladi.

895. Eshelonni to‘g‘ri egallanganligini va balandlik o‘lchov kanali ishi to‘g‘riligini nazorati bir birini takrorlovchi metr yoki funtda o‘lchovchi barometrik balandlik o‘lchagichlarda bajarilishi lozim bo‘ladi.

896. Tegishli eshelon egallanganidan keyin balandlik o‘lchagichning o‘rtacha ko‘rsatkichlari belgilanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

(897-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan o‘z kuchini yo‘qotgan — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

(898-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan o‘z kuchini yo‘qotgan — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

6-§. Xalqaro aviayo‘llardagi parvozlarga dastlabki tayyorgarlikning xususiyatlari

899. Ekipajni parvozlarga dastlabki tayyorgarligi baza aerodromida uchish bo‘linmasining uchuvchi-komandir va yo‘riqchilar tarkibi tomonidan tashkil etiladi va o‘tkaziladi.

900. Xorijiy aerodromdan parvozlarga amalga oshirilganda dastlabki tayyorgarlik qoida tariqasida parvoz tayyorgarligi bilan birgalikda o‘tkaziladi.

901. Brifing tizimida bunday tayyorgarlik asosiy hisoblanadi. Bunda ekipaj tayyorgarlik ko‘rishga parvozdan kamida 2 soat oldin yetib keladi.

902. Dastlabki tayyorgarlikni uchish kunida HK komandiri tashkil etadi va o‘tkazadi.

903. Yo‘nalishni o‘rganishda ekipaj aeronavigatsiya holati, belgilangan aerodrom va zaxira aerodrom, shuningdek trassa bo‘ylab joylashgan aerodromlar bilan, ilajsiz (avariya) qo‘nish holatiga nisbatan, tanishib chiqishi shart.

904. Qo‘nish uchun kirishda faqat mayoq VOR (NDB) nazarda tutilgan tog‘li aerodromga parvoz tayyorgaligida ekipaj UQY yuzasiga HK to‘g‘ri olib chiqishini maqbul tarzda ta‘minlovchi boshqa nazorat va mo‘ljall vositalarini aniqlab olishi shart.

905. Havoda yaqinlashish cheklangan va qo‘nishga kirish noan‘anaviy sxemali (balandlikni egallash) tog‘li aerodromlarga parvoz uchun ekipaj turlicha konfiguratsiyalarda, turlicha parvoz massalari uchun uskunalar bo‘yicha minimal ruxsat etilgan uchish tezligi va kren burchagini aniqlab olishi va ma‘lumotlarga ega bo‘lishi lozim.

906. Dastlabki tayyorgarlikda ekipaj bilan aviakompaniya agenti (vakili) yo‘q bo‘lgan aeroport xizmatlari bilan o‘zaro hisob-kitoblar tartibini aniqlab olish zarur.

7-§. Xorijiy davlat aeroportida ekipajning parvozoldi tayyorgarligi xususiyatlari

907. Parvozoldi tayyorgarlik qoida tariqasida HK bortida HK komandiri rahbarligida tashkil etiladi va o‘tkaziladi, agar ushbu aerodromda boshqacha holat belgilangan bo‘lmasa.

908. Parvoz oldi tayyorgarligida ekipaj aeroport ma‘muriyatidan yoki aviakompaniya vakili (agenti)dan o‘zida quyidagilarni mujassamlashtirgan parvoz axborotlari hujjatlarini olishlari zarur:

- a) aeronavigatsiya ma‘lumotlari axborotnomasi (NOTAM);
- b) meteorologik ma‘lumot materiallari;
- v) tijorat yuklari to‘g‘risida birlamchi ma‘lumotlar.

909. HK komandiri ekipaj a‘zolari bilan birgalikda olingan ma‘lumotlarni tahlil qiladi va meteorologik va aeronavigatsiya vaziyat to‘g‘risidagi dastlabki hisob-kitoblardan kelib chiqib uchish to‘g‘risida qaror qabul qiladi va flayt-reja taqdim etadi.

910. Texnologik jadval asosida yo‘lovchi va (yoki) yuklarni tashishda HK bortida quyidagi hujjatlar tuzilishi lozim:

- a) bosh deklaratsiya;
- b) yo‘lovchi (yuk) manifesti;
- v) yig‘ma yuklash vedomosti;
- g) bojxona belgisiga ega yuk xatlari.

911. Uchish massasini hisoblash va HKni markazlashtirish HK komandiri nazorati ostida ikkinchi uchuvchi tomonidan bajariladi.

XXII. Alohida sharoitlardagi parvozlarda

1-§. Asosiy talablar

912. Alohida sharoitlardagi parvozlarga quyidagilar kiradi:

- a) muzlab qolgan hududlarda, momaqaldiroqli va kuchli jala yomg‘irlar, kuchli silkinishlarda, atmosfera elektr faolligi yuqori, shamol surishi, chang to‘zoni hududlarida parvozlarda;
- b) tog‘li va kam mo‘ljalli joylarda, cho‘l va suv yuzasidagi parvozlarda;
- v) murakkab ornitologik sharoitlarda parvozlarda.

Oldingi tahrirga qarang.

g) past va eng past balandliklardagi parvozlarda.

(912-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) asosan “g” kichik bandi bilan to‘ldirilgan — O‘R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

d) aholi manzilgohlari ustidagi parvozlarda.

(912-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) asosan “d” kichik band bilan to‘ldirilgan — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

913. Parvoz davomida xavfli meteorologik hodisalar hududiga yaqinlashganlik alomatlari yuzaga kelganida, yoki tegishli ma‘lumot olinganida HK komandiri xavfli hududni aylanib o‘tish choralarini ko‘rishga majbur.

Oldingi tahrirga qarang.

914. Xavfli meteorologik hodisalar hududini aylanib o'tish uchun yo'nalishni yoki parvoz eshelonni (balandlik) o'zgartirishga faqat parvoz bevosita boshqaruvida amalga oshirilayotgan SHB organi bilan kelishilgan holda amalga oshiriladi, berilgan eshelonda parvozlarning xavfsizligiga xavf tug'ilganida, HK komandiriga mustaqil ravishda eshelonni o'zgartirish huquqi beriladi va bu haqda zudlik bilan SHB organiga ma'lum qilinadi. Bunday holatda HK komandiri parvoz eshelonini o'zgartirmagan holda, qoida tariqasida HKni yo'nalish o'qidan 30 daraja o'ngga burishi, 20 km (10 d.mili) masofa bosib o'tilganidan keyin HKni yana dastlabki kursiga olib chiqishi va bir vaqtning o'zida balandlikni olingan eshelongacha o'zgartirishi shart.

(914-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrda 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

915. Favqulodda vaziyatlarda pastlash qayrilish boshlangan vaqtdan zudlik bilan amalga oshiriladi.

916. Yangi eshelonni egallagach komandir SHB bilan kelishilgan holda HKni havoning trassasiga olib chiqadi.

917. Parvozlarni tog'li va kam mo'ljalli joylarda, cho'l va suv yuzasida amalga oshirishda HK bortida quyidagilar bo'lishi shart:

- a) avariya radiostansiyasi;
- b) oziq-ovqat va ichimlik suvi zaxirasi;
- v) individual va guruh suzish vositalari (suv yuzasida parvoz qilishda);
- g) signal vositalari;
- d) qurol va qutqaruv buyumlari.

2-§. Muzlagan hududda parvozlarning

918. Ehtimoliy muzlash hududiga kirgunga qadar parvozlarning barcha bosqichlarida barcha muzlashga qarshi tizim yoqilgan bo'lishi shart, agar HK PFQsida undan foydalanishning boshqacha tartibi nazarda tutilgan bo'lmasa.

919. Bunday sharoitlarda ekspluatatsiya etishga ruxsat etilmagan HKlarida muzlash sharoitlarida parvozlarni amalga oshirish taqiqlanadi.

920. Agar ekipaj tomonidan muzlashga qarshi ko'rilgan choralar samarasiz bo'lib chiqsa va parvozni xavfsiz davom ettirishni ta'minlay olmasa, bunday hollarda HK komandiri SHB organi bilan kelishilgan holda parvozni xavfsiz davom ettirish mumkin bo'lgan joyga chiqish uchun parvozlarning balandligini (yo'nalishini) o'zgartirishi yoki zaxira aerodromiga ketish to'g'risida qaror qabul qilishi shart.

3-§. Momaqaldiroq harakati va kuchli jala yog'ingarchiligi hududida parvozlarning

Oldingi tahrirga qarang.

921. Parvozda kuchli-quyuqlashgan va quyuq-yomg'irli, momaqaldiroq o'choqlariga tutashuvchi bulutlar vizual topilgan hollarda ularni 10 km.dan (5,4 d.milidan) kam bo'lmagan masofada aylanib o'tishga ruxsat etiladi.

(921-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrda 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

922. Ko'rsatilgan bulutlarni berilgan balandlikda aylanib o'tish imkoniyati bo'lganida bulutlar ustidan yoki ostidan vizual parvozlarga ruxsat etiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

923. Bulutlar ostidan parvozlarni amalga oshirishga faqat kunduz kunlari VPQ talablari doirasida jala yog'inlari hududidan tashqarida ruxsat beriladi, agar:

- a) HK parvozi relyefli joylar va sun'iy to'siqlar ustida haqiqiy xavfsiz balandlikdan kam bo'lmasa, ammo barcha hollarda tekislik va tepalikli joylarda 200 metrdan (660 futdan) va tog'li joylarda 600 metrdan (2000 futdan) kam bo'lmasa;
- b) HKdan bulutlarning pastki chegarasigacha bo'lgan vertikal oraliq masofa 200 metrdan (660 futdan) kam bo'lmasa.

(923-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

924. Kuchli-quyuqlashgan va quyuq-yomg'irli bulutlarning yuqori chegarasi ustidan parvozlarning ustidan kamida 500 metr (1650 futga) balandlikda uchirilishiga ruxsat etiladi.

(924-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

925. Ekipaj a'zolariga kuchli-quyuqlashgan, quyuq-yomg'irli bulutlarga va kuchli jala yog'ingarchiligi mavjud hududga ataylab kirish taqiqlanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

926. Parvozda bort RLS orqali kuchli-quyuq va quyuq-yomg'irli bulutlar topilganida ushbu bulutlarni yorug'likning yaqin chegarasidan 15 km.dan (8 d. milidan) kam bo'lmagan uzoqlikda aylanib o'tishga ruxsat etiladi. Alohida momaqaldiroqli o'choqlarga ega frontal bulutlikni bort RLSda yorug'lik chegarasi orasidagi masofa 50 km.dan (27 d. milidan) kam emasligi ko'rsatilgan joydan kesib o'tish amalga oshirilishi mumkin.

(926-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

4-§. Kuchli silkinishlar hududida parvozlarda

927. Kuchli silkinish ehtimoliy hududiga kirishda va to'satdan unga tushib qolinganda yo'lovchilar (HK komandirining SBGM bo'yicha buyrug'iga yoki "Kamarlarni taqish" tablosi yoqilishi bilan) bog'lash kamarlari bilan o'rindiqlarga bog'langan bo'lishlari shart.

Oldingi tahrirga qarang.

928. Tog'li hududda VPQ bo'yicha, 900 metrdan (3000 futdan) kam bo'lgan balandlikdagi parvozlarda va HK kuchli silkinishlar hududiga tushib qolganida, HK komandiri SHB organi dispetcheri ruxsati bilan HKni bu hududdan balandlikka olish, uchish aerodromiga qaytish yoki zaxira aerodromiga yo'nalish orqali olib chiqib ketishi shart.

(928-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

929. Bulutlar bilan bog'liq bo'lmagan va vizual aniqlangan vertikal quyunlarni ekipaj uning ko'rinib turgan yon chegaralaridan 10 km (5,4 d.mili) uzoqlikdan aylanib o'tishlari shart.

(929-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

930. Quyuq-yomg'irli bulutlar bilan bog'liq bo'lgan va vizual aniqlangan vertikal shamollar (quyunlar)ni ekipaj ko'rinib turgan yon chegaralaridan kamida 30 km (16,2 d.mili) uzoqlikda aylanib o'tishlari lozim.

(930-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

931. Kuchli silkinishda qo'nishga kirishi va qo'nishga yo'l qo'yilmaydi.

5-§. Atmosferaning elektr faolligi yuqori bo'lgan hududlarda parvozlarda

932. Quyidagilar HK kuchli elektrlanganligi alomatlari hisoblanadi:

- a) quloqqa taqiladiganlarda shovqin va silkinishlar;
- b) radiokompas stryelkalarining tartibsiz tebranishi;

v) ekipaj kabinasi oynalarida uchqunlanish va kunning qorong‘u vaqtida qanotlar oxirining nurlanishi.

933. HK komandiri kuchli elektrlanish alomatlari paydo bo‘lganida bu haqida SHB organiga ma’lum qiladi va dispetcherning xavfli hududdan chiqish to‘g‘risida tavsiyalarini bajaradi, bunda albatta bitta UKV radiostansiyani o‘chirish, kechasi esa ekipaj kabinasi yoritgichlarini o‘chirish kerak.

934. Elektrlanish kuchli hududlarda parvoz balandligini o‘zgartirishni parvoz vertikal tezligi oshirilgan va kelish tezligi kamaytirilgan holda HK PFQ tavsiyalari asosida bajariladi. Bulutlar qatlamidan chiqqandan keyin (boshqa qatlamga kirishgunicha) davomiyligi 5 sekunddan kam bo‘lmagan gorizontaal maydoncha hosil qilish kerak bo‘ladi.

935. HK atmosfera elektri razryadi bilan urilgan hollarda ekipaj:

a) SHB organi dispetcheriga urilish fakti, meteo sharoit, parvoz balandligi va joyi haqida ma’lum qilishi;

b) dvigatellar ishlashi parametrlarini nazorat qilishi;

v) elektr jihozlar va uchuvchi-navigatsiya jihozlari ishlashini tekshirishi;

g) HK shikast yetmaganligini aniqlash maqsadida (oyna orqali, iloji boricha) ko‘zdan kechirishi;

d) ishdan chiqishlar va nosozliklar aniqlanganda HK PFQ asosida harakat qilishi lozim

6-§. Shamol surilishi sharoitlarida parvozlar

936. Shamol surilishi sharoitlarida uchish va qo‘nishga kirishda:

a) HK PFQ tavsiyalariga asoslanib hisoblangan tezlikni oshirish;

b) kirish va vertikal tezlikning o‘zgarishi yuzasidan yuqori nazoratni amalga oshirish va hisoblangan parametrlar va parvoz trayektoriyasidan og‘ish yuzaga kelganidan zudlik bilan chora ko‘rish;

Oldingi tahrirga qarang.

v) qo‘nishga kirganida berilgan pastlash glissadasini saqlab turish uchun dvigatellar ishlashini nominalgacha oshirish va (yoki) RUUR uchib o‘tilgandan keyin pastlashning vertikal tezligi hisoblanganidan 3 m/s (6 uz) va undan ortiq oshib ketsa, uchish tartibidan foydalanish holda zudlik bilan ikkinchi aylanishga ketish va zaxira aerodromga qarab yo‘nalish lozim.

(936-bandning “v” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

937. Shamolning kuchli surilishi sharoitlarida uchish va qo‘nishga kirishishga yo‘l qo‘yilmaydi.

7-§. Chang-to‘zon sharoitlarda parvozlar

938. Yo‘nalishda chang-to‘zonga duch kelinganida ekipaj uni vizual aylanib o‘tishi yoki uning ustidan o‘tishi shart.

939. Kuchli chang-to‘zonda va kuchli silkinishlarda uchish va qo‘nishga kirishishga ruxsat etilmaydi.

8-§. Tog‘li joylarda parvozlar

940. Tog‘li joyda parvoz qilishga tayyorlanishda ekipaj qo‘shimcha ravishda:

Oldingi tahrirga qarang.

a) yo‘nalish yo‘lagi ikkala tomonidan 50 km.dan (27 d. milidan) kam bo‘lmagan kenglikda joy relyefini o‘rganishi, xaritaga tegishli balandliklarni, cheklovchi pelendlarni belgilashi va xavfli meteo hodisalarga duch kelinganida aylanib o‘tiladigan yo‘nalishlarni belgilashi;

(940-bandning “a” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

b) ilojisiz qo‘nish uchun foydalanish mumkin bo‘lgan joylarni o‘rganish va xaritada belgilash;

v) komanda balandliklari bo'yicha uchish xaritasida joy profilini chizib qo'yish va belgilash;
g) meteo sharoit va ehtimoliy kuchli ko'tarilish va pasayish havo oqimlari, shuningdek uchish-qo'nish hududida kuchli orografik silkinishlarni tahlil etishi;

d) tog'larda joylashgan aerodromlarning balandligini, ularda uchish-qo'nish xususiyatlarini, tog'li aerodromlarda uchish va qo'nishda barometrik balandlik o'lchagichlardan foydalanishni, shuningdek HKning hisoblangan uchish-qo'nish massasini bilishi shart.

941. Tog'li joyda eshelonni (balandlik) yig'ish-yo'nalish yo'nalishi bo'yicha faqat belgilangan joygacha xavfsiz eshelonlash ta'minlanishi sharti bilan ruxsat etiladi. Boshqa hollarda balandlikni o'tish belgilangan sxema bo'yicha amalga oshiriladi.

Oldingi tahrirga qarang.

942. Tog' kamari bosib o'tilayotganda HK komandiri VPQ bo'yicha ko'tariluvchi va pastlovchi havo oqimlari mavjudligini inobatga olishi lozim. Agar tog' kamariga yaqinlashishda pastlovchi havo oqimi kuzatilsa va gorizontal parvozni saqlab turish uchun dvigatellar (dvigatel) ishlashini nominaligacha oshirish talab etilsa, haqiqiy balandligi joy relyefidan 600 metr (2000 fut) baland bo'lgan tog' kamarlarini uchib o'tish taqiqlanadi.

(942-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

943. UPQ bo'yicha parvozlarda tog'li aerodromlarda belgilangan sxema bo'yicha pastki xavfsiz eshelondan pastlash va qo'nishga kirishishni bajarishga markirovka qilingan chegarada parvozlarni amalga oshirish yo'riqnomasida belgilangan parvoz bajarilgandan keyin, uzluksiz radiolokatsiya nazoratida, bort navigatsiya jihozlari qat'iy ishlab turganda, ekipaj va SHB organi dispetcheri HK joylashgan joyni bilganida ruxsat etiladi.

944. Uzluksiz radiolokatsiya nazorati bo'lmaganida yoki bort navigatsiya jihozlari yaxshi ishlamaganida (ekipaj ma'lumotiga asosan) HK joylashgan o'rnini aniqlash va keyinchalik qo'nishga kirishga pastlashi uchun HK xavfsizdan past bo'lmagan eshelonda aerodromning RUUR (AUR) olib chiqiladi. Uzluksiz radiolokatsiya nazorati bo'lmaganida yoki bort navigatsiya jihozlari yaxshi ishlamaganida xavfsiz eshelondan pastlash taqiqlanadi. Bu hollarda HK zaxira aerodromiga qarab yo'nalishi lozim.

945. Tog'li joylarda SHB organi dispetcheri tomonidan berilgan trayektoriya bo'ylab parvoz qilish taqiqlanadi.

946. Tog'li joyda va aerodromda UPQ bo'yicha parvozdan VPQ bo'yicha parvozga o'tish taqiqlanadi.

9-§. Kam mo'ljalli va cho'l joylarda parvozlarda

947. Cho'l va kam mo'ljalli hududda parvozlarga tayyorgarlikda HK ekipaji qo'shimcha ravishda:

a) xaritada yo'nalish bo'yicha mavjud bo'lgan xarakterli mo'ljallarni (karvon yo'llari, daryo o'zanlari, ko'llar, quduqlar), shuningdek umumiy mo'ljal sifatida foydalanish mumkin bo'lgan uzoq mo'ljallarni belgilashi;

b) mo'ljallarni olib borish masalalari yuzasidan mazkur yo'nalish bo'yicha tajribaga ega bo'lgan boshqa ekipajlar bilan maslahatlashishi;

v) oziq-ovqat va ichimlik suvi, avariya radiostansiyasi va signal vositalari mavjudligini tekshirishi shart.

10-§. Suv yuzasi uzra parvozlarda

948. Suv yuzasida parvoz etishga:

a) ikki va undan ortiq dvigatelga ega HK va suvda qo'nishga moslashtirilgan barcha HK;

b) bitta dvigatelga ega quruqlik HK qirg'oq chizig'idan ishlamay qolgan dvigatel bilan pastlash masofadan uzoq bo'lmagan joygacha ruxsat etiladi.

949. Suv yuzasidan parvozga qirg'oqqacha bo'lgan masofa ishlamay qolgan dvigatel (dvigatellar) bilan qo'nish rejalashtirilgan masofadan uzoq bo'lganida, shuningdek parvoz va qo'nishga kirishish trayektoriyasi suvda qo'nishni istisno etmasa, ekipajning barcha a'zolari va

yo'lovchilarni qutqaruv jeleti bilan ta'minlashga ruxsat etiladi. Parvozning davomiyligi qirg'oqdan 30 daqiqadan oshadigan barcha holatlarda HKlarda (turidan qat'i nazar), individual qutqaruv vositalaridan tashqari HK PFQga muvofiq bortda mavjud bo'lgan barcha odamlarga hisoblangan, yashashni ta'minlaydigan vositalari bilan, guruh bilan suzish vositalari (shishiriladigan qutqaruv soli va ularga avariya zaxiralari), shuningdek ushbu Qoidalarning 917-bandida ko'rsatib o'tilgan maxsus buyumlar bo'lishi shart.

950. Suv yuzasidan parvozlarga tayyorgarlikda ekipaj qo'shimcha ravishda:

a) majburiy qo'nish holati uchun qirg'oq chizig'ini, suv va muz yuzasi holatini atroflicha o'rganishi;

b) individual va guruh qutqarish vositalari, oziq-ovqat va ichimlik suvi zaxiralari, avariya radiostansiyasi va signal vositalari mavjudligi va to'g'ri joylashtirilganligini tekshirishi;

v) suvga majburiy qo'nish va suzish vositalaridan foydalanish qoidalarini o'rganishi;

g) yo'lovchilarni individual va guruh vositalaridan foydalanish va avariya qo'nishda o'zini tutish qoidalarini bilan tanishtirishi shart.

Oldingi tahrirga qarang.

951. Qirg'oq chizig'i yaqinida VPQ bo'yicha parvozlarda joy relyefining maksimal balandligini yo'nalish o'qining ikkala tarafidan ham 5 km (3 d. mili) kenglikdagi holatini hisobga olgan holda bajariladi.

(951-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrda 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

952. Dengiz yoki katta suv yuzasi tarafga parvozdan oldin HK komandiri ekipajning barcha a'zolari bilan, xizmat ko'rsatuvchi xodimlar bilan birga, HK suvga qo'ndirilgan hollardagi harakatlar bo'yicha start oldi tayyorgarligini o'tkazishi lozim.

11-§. Murakkab ornitologik sharoitlarda parvozlarda

953. Murakkab ornitologik sharoit ko'plab qushlarning kunduzgi yoki mavsumiy ko'chishi yoki to'planishi jarayonida yuzaga kelishi mumkin. Bunday sharoitlardagi parvoz bajarilishida qushlar bilan HK xavfli to'qnashuvi natijasida alohida vaziyatlar yuzaga kelishi mumkin.

954. Parvozga qaror qabul qilishdan oldin HK komandiri SHB organi dispetcherida (yoki ATISdan) aerodrom hududidagi ornitologik vaziyat haqida ma'lumotni e'tiborga olishi lozim.

955. Bajarish startida komandir SHB organi dispetcheridan ma'lumot olganida uchishni bajarish imkoniyatlarini hisobga olishi lozim. Bunday sharoitlarda parvoz yoqilgan faralar bilan amalga oshiriladi.

956. Yo'nalish bo'yicha parvozda qushlar aniqlangan hollarda ekipaj ularni aylanib o'tishi yoki ular ustidan uchishi kerak.

957. Qo'nish aerodromiga yaqinlashishda, SHB organidan murakkab ornitologik holat haqida ma'lumot olingach yoki vizual holda qushlar aniqlangan hollarda ekipaj:

a) kuzatishni kuchaytirishi;

b) faralarni yoqishi;

v) dvigatel (dvigatellar) ishlashi parametrlari ustidan nazoratni kuchaytirishi;

g) lozim bo'lganda ikkinchi aylanishga ketishi lozim.

Oldingi tahrirga qarang.

12-§. Past va eng past balandliklardagi parvozlarda

957¹. Past va eng past balandliklarda parvozni amalga oshirishda havo kemasi komandiri hudud relefini va undagi sun'iy to'siqlarni, balandlikni pasaytirish va ko'paytirish maydonlarida parvozni bajarish tartibini bilishi, aloqa vositalarining va RTU cheklanish masofasini, yoqilg'ining ortiqcha harajatlanishini inobatga olishi kerak.

957². Past va eng past balandliklardagi parvozda VPQ bo'yicha parvozni xavfsiz davom ettirib bo'lmaydigan meteosharoitlar bilan to'qnashganda, UPQ bo'yicha parvozga o'tilishi, xavfsiz balandlik yoki pastki xavfsiz eshelon egallanishi kerak hamda bu haqda HHB organi xabardor qilinishi kerak.

957³. Past va eng past balandliklardagi parvozdan berilgan eshelonni (balandlikni) egallash vaqtida barometrik balandlik o'lhagichning bosim shkalasini standart atmosfera bosimiga o'tkazish eshelonni (balandlikni) egallash harakati boshlangandan keyin amalga oshiriladi.

(XXII bob O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrdagi 88-n-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) asosan 12-paragraf bilan to'ldirilgan — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

13-§. Aholi manzilgohlari ustida parvoz qilish

957⁴. HKlarning aholi manzilgohlari ustidagi parvozi, havo hududidan foydalanuvchilarda HHFB organlarining ruxsati bilan amalga oshiriladi.

957⁵. HKlarning aholi manzilgohlari ustidagi parvozi kunduzi VPQ bo'yicha belgilangan yo'nalishlar va haqiqiy uchish balandliklarida amalga oshiriladi.

Belgilangan yo'nalishlar bo'yicha aholi manzilgohlari ustidagi parvozning haqiqiy uchish balandligi 100 metrdan (330 fut) kam bo'lmasligi kerak.

957⁶. HKda nosozlik ro'y bergan taqdirda yoki odamlar hayotini qutqarish uchun parvozlarni qilish zarur bo'lganda, shuningdek parvozlarda xavfsizligini ta'minlash maqsadida belgilangan yo'nalish va uchish balandligidan chetga chiqishga yo'l qo'yiladi.

957⁷. Aholi manzilgohlari ustida parvoz balandligiga pasayish, aholi manzilgohlari ustida parvozni amalga oshirish yo'nalishiga kirish uchun belgilangan nuqtada radiobalandlik o'lhagich nazorati ostida barometrik balandlik o'lhagich orqali amalga oshiriladi.

957⁸. Aholi manzilgohlari ustida parvoz balandligiga ko'tarilish, aholi manzilgohlari ustida parvozni amalga oshirish yo'nalishidan chiqish uchun belgilangan nuqtada barometrik balandlik o'lhagich orqali amalga oshiriladi.

957⁹. Ekipaj tomonidan aholi manzilgohlari ustida parvoz balandligini saqlab qolish radiobalandlik o'lhagich orqali amalga oshiriladi.

957¹⁰. HHB organlari HKning (vertolyotlarning) ekipajlarini parvoz-axborot ma'lumotlari va avariya xabarlari bilan ta'minlaydi.

957¹¹. Vertolyotlarning aholi manzilgohlari hududida joylashgan qo'nish maydonchasiga (vertodromga) parvozi, parvoz balandligiga ko'tarilishi, qo'nishga kirish uchun pasayishi, qo'nishni amalga oshirishi ushbu maydonchaning (vertodromning) parvozlarni amalga oshirish bo'yicha yo'riqnomasiga asosan amalga oshiriladi.

957¹². Aholi manzilgohlari ustida parvozlarda uskunalarda bo'yicha 185 km/soatdan (100 uz) ortiq bo'lmagan tezlikda yoki HKni gorizontol holatda saqlab turish uchun HKning uchish qo'llanmasida belgilangan minimal tezlikda amalga oshiriladi.

957¹³. Aholi manzilgohlari ustidagi yo'nalishlarda HKni quvib o'tish taqiqlanadi.

957¹⁴. Aholi manzilgohlari ustidagi ob-havo sharoiti belgilangan yo'nalishlarni va/yoki uchish balandliklarini saqlab qolish imkonini bermasa, HK ekipaji parvoz topshirig'ini to'xtatishi va uchish punktiga qaytishi yoki ob-havo sharoiti qoniqarli bo'lgan eng yaqin aerodromga (vertodrom, qo'nish maydonchasiga) qaytish choralarini ko'rishi kerak.

957¹⁵. HK ekipajiga aholi manzilgohlari ustida parvozlarni amalga oshirish vaqtida HKning eshiklarini, lyuklarini, illyuminatorini ochish, shuningdek, parvoz topshirig'ida nazarda tutilmagan harakatlarni bajarish taqiqlanadi.

(13-paragraf O'zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) asosan kiritilgan — Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

XXIII. Parvozdagi alohida hodisalar

1-§. Asosiy talablar

958. Parvozdagi alohida holatlarga quyidagilar kiradi:

- a) HK xavfli meteo holatlarga tushib qolishi;
- b) dvigatel (dvigatellar) ishdan chiqishi;

- v) HK tizimlarining parvoz rejasi yoki profilini o'zgartirishga, shuningdek ilojsiz qo'nishga olib keladigan tarzda ishdan chiqishi;
- g) HKda yong'in;
- d) HK qat'iy turishini, boshqaruvini yo'qotish, chidamliligi buzilishi;
- e) radio aloqani yo'qotish (bort yoki erdagi radio aloqa tizimlari ishdan chiqishi);
- j) mo'ljalni yo'qotish;
- z) ekipaj a'zolariga (yo'lovchilarga) hujum, portlash, HKni yoqib yuborish xavfi;
- i) ekipaj a'zolari (yo'lovchilar) yaralanishi yoki sog'lig'ini to'satdan yomonlashuvi;
- k) aerodromdan tashqarida ilojsiz qo'nish;
- l) qo'nish aerodromi SHB va RTU hududida radiolokatsiya tizimi ishdan chiqishi;
- m) avariya holatlarida parashyutlar qo'llanishi.

959. Parvozda alohida holatlar yuzaga kelgani to'g'risida HK komandiri SHB organini zudlik bilan ogohlantiradi (halokat va shoshilinch signallar ro'yxati mazkur Qoidalarning 5-ilovasida keltirilgan). Asosiy kanal bo'yicha aloqani olib borish qiyinlashgan taqdirda 121,5 MGts. avariya chastotasiga o'tiladi. Agar HK yoki undagi shaxslar xavfsizligiga xavf tug'diruvchi avariya holati mahalliy ko'rsatmalar yoki qoidalarni buzadigan harakatlarni amalga oshirilishini talab etsa, HK komandiri bu haqida tegishli mahalliy vakolatli organni (SHB) zudlik bilan ogohlantiradi. Insident yuz bergan davlatning talabi bilan HK komandiri ushbu davlatning tegishli vakolatli organiga har qanday qoidabuzarlik haqida ma'lumot taqdim etadi. Bu hollarda HK komandiri 10 kunlik muddat ichida shunday ma'lumotlarning nusxasini o'zining uchuv bo'limi komandiriga ham taqdim etadi.

960. Halokat signali quyidagi hollarda yoqiladi:

- a) dvigatel (dvigatellar) ishdan chiqqanida;
- b) HKda yong'in sodir bo'lganida;
- v) qat'iylik, boshqaruv yo'qotilganida, chidamlilik buzilganida;
- g) radio aloqa yo'qolganida;
- d) mo'ljal yo'qolganida;
- e) ekipajga (yo'lovchilarga) hujum qilinganida, HKni portlatish, yoqib yuborish xavfi tug'ilganida;
- j) aerodromdan tashqarida ilojsiz qo'nish bajarilganida;
- z) avariya holatlarida parashyutlar qo'llanganida;
- i) shoshilinch pastlaganda.

961. Parvozda alohida holatlar yuz berganida HK tizimlarini boshqarish HK PFQ talablariga muvofiq bo'lishi lozim.

962. Ekipaj a'zolari alohida holatlarda HK PFQ bo'yicha harakatlarni amalga oshirganlarida o'zlarining harakatlari haqida HK komandiriga ma'lum qilishlari lozim.

963. Parvozni davom ettirish ekipaj va yo'lovchilarning xavfsizligini ta'minlamaydigan hollarda, HK komandiri aerodromdan boshqa joyda ilojsiz qo'nishga yoki ekipaj a'zolari va yo'lovchilar parashyutlar bilan ta'minlagan bo'lsa, HKni tark etish to'g'risida qaror qabul qilishga haqli.

2-§. HK xavfli meteorologik hodisalarga tushib qolishi

964. Parvoz uchun xavfli bo'lgan meteo hodisalarga quyidagilar kiradi:

- a) uchish va qo'nish aerodromlarida momaqaldiroq, do'l, kuchli silkinish, shamolning kuchli esishi, muzlash, qattiq muzlatish, smerch, dovul, kuchli chang to'zoni, kuchli jalali yog'inlar, vulqon kuli;
- b) parvoz yo'nalishi bo'ylab do'l, momaqaldiroq, kuchli muzlash, kuchli silkinishlar.

965. Parvoz yo'nalishi bo'ylab xavfli meteo hodisalarga duch kelinganida HK komandiri ularni aylanib o'tish choralari ko'radi. Agar ularni yo'nalishni yoki parvoz balandligini o'zgartirish orqali aylanib o'tish iloji bo'lmaganida ekipaj (uchuvchi) uchish aerodromiga qaytadi yoki yaqinroqdagi zaxira aerodromida qo'nadi. Ushbu hollarda vertolyot komandiriga havodan turib tanlangan maydonchaga qo'nishga ruxsat etiladi.

3-§. Dvigatel (dvigatellar) ishdan chiqishi

Oldingi tahrirga qarang.

966. Bir dvigatelli HK dvigateli 100 metrgacha (330 futgacha) bo'lgan balandlikda (shuningdek, uchish vaqtida) ishdan chiqsa, HK komandiri to'siqlar bilan urilib ketishdan saqlangan holda, ro'parasida ilojisiz qo'nadi.

(966-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

967. Agar dvigatel ishdan chiqishi 100 metrdan (330 futdan) ortiq bo'lgan balandlikda yuz bersa HK komandiriga ilojisiz qo'nish uchun eng yaroqli bo'lgan maydonchani tanlashga ruxsat etiladi.

(967-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

968. Bir nechta dvigatelli HK dvigateli (dvigatellari) ishdan chiqqanda HK komandiri:

a) uchish aerodromida qo'nish;

b) parvoz sharoitlarini yaxshilash uchun (agar imkoni bo'lsa) yonilg'ini bir qismini to'kib yuborish yoki yuklarni tashlab yuborish;

v) dvigatellarning uchish tartibigacha bo'lgan barcha rejimlarini qo'llash;

g) yo'nalishli parvozlarda parvozni eng yaqin aerodromgacha (uning idoraviy mansubligidan qat'iy nazar) davom ettirish va unda qo'nish huquqiga ega bo'ladi.

969. Uch va undan ortiq dvigatelga ega HKlarda dvigatellardan birining ishdan chiqish alomatlarini bilan (yong'in bundan mustasno) o'chib qolishi holatida HK komandiri, agar parvozni xavfsiz yakunlashga ishonsa, belgilangan aerodromgacha parvozni davom ettirish to'g'risida qaror qabul qilish huquqi beriladi.

970. Agar ishlab turgan dvigatelda (dvigatellarda) parvozni davom ettirish imkoniyati bo'lmasa va parvoz xavfsizligiga real xavf tug'lsa HK komandiri:

a) HK PFQ talablariga muvofiq zaruriy harakatlarni bajarishi;

b) halokat signalini yoqishi;

v) har qanday aerodromda, shuningdek uchish aerodromiga yoki agarda yuzaga kelgan aniq bir vaziyatda eng yaqin aerodromgacha uchib borishdan ko'ra aerodromdan tashqari joyga qo'nishda xavf kamroq bo'lsa, o'sha erda qo'nishga majbur.

4-§. HK tizimlarining parvoz rejasi yoki profilini o'zgartirishga, shuningdek majburiy qo'nishga olib keladigan tarzda ishdan chiqishi

971. HK parvozda quvvatsiz qolganida ekipaj HK PFQ talablari asosida harakat qiladi.

972. Elektr quvvatlarining zaxira manbalaridan foydalanish imkoniyati bo'lmasa yoki ular bo'lmaganida HK komandiri:

a) VPQ bo'yicha parvozda yaqin aerodromda yoki aerodromdan tashqarida qo'nadi;

b) UPQ bo'yicha parvozda vizual parvozga o'tish choralari ko'radi;

v) bulutlar ustidan parvozda, vizual parvozga o'tish xavfsizligiga ishonch bo'lmaganida, biroq parvozni davom ettirishga texnik imkoniyatlar bo'lganida, vizual parvozga o'tish imkoni mavjud hududga yo'naladi.

973. SHB organi dispetcheri HK bilan radio aloqa yo'qolganini aniqlab va radiolokatsiya vositalari orqali uning yo'nalishini aniqlab:

a) ushbu HK uning boshqa HK bilan yaqinlashib qolishini oldini oladigan tarzda SHB bilan ta'minlashi;

b) ushbu HK qo'nishiga kirishida yordam ko'rsatish uchun oldinda bo'lishini tashkillashtirish imkoniyatlaridan foydalanish.

974. Shoshilinch pastlashni talab etadigan tarzda kabinaning germetikligi buzilgan hollarda ekipaj:

a) kislorod niqoblarini ishlatadi;

Oldingi tahrirga qarang.

b) HK PFQ talablariga muvofiq harakatlangan holda, 140 eshelongacha (4250 metrgacha) yoki undan kam bo'lgan balandlikkacha, biroq har qanday hollarda ham parvoz hududidagi pastki xavfsiz eshelondan past bo'lmagan pastlikkacha shoshilinch pastlashishni amalga oshirishga kirishadi;

(974-bandning "b" kichik bandi O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2011-yil 11-noyabrda 143-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-2, 07.12.2011y.) tahririda — O'R QHT, 2011-y., 49-son, 503-modda)

v) halokat signallarini yoqadi;

g) yo'lovchilar sog'lig'i holatini tekshiradi va lozim bo'lganida ularga yordam ko'rsatadi;

d) belgilangan aerodromga yoki qo'nish uchun yaroqli bo'lgan yaqin aerodromga yo'nalish to'g'risida qaror qabul qiladi.

5-§. Havo kemasida yong'in

975. HKda yong'in sodir bo'lganida ekipaj:

a) shoshilinch pastlashga o'tadi va bir vaqtning o'zida yong'inni bartaraf etish bo'yicha barcha choralarini ko'radi;

b) halokat signalini yoqadi;

v) yuzaga keladigan vaziyatdan kelib chiqib yaqinroq aerodromgacha parvozni davom ettiradi, yoxud HK PFQ talablari bo'yicha harakatlanib, aerodromdan tashqarida qo'nadi.

976. HKda yong'in uchish bosqichida (uchishdan keyin balandlikni egallashda) yuzaga kelsa va uni bartaraf etish imkoni bo'lmasa, HK komandiri:

a) minimumlardan past bo'lgan ob-havo sharoitida ham uchish aerodromiga eng qisqa yo'nalish bo'yicha qo'nishga kirishni bajarish;

b) aerodrom hududida parvozlarni amalga oshirish yo'riqnomasida nazarda tutilgan maydonchaga qo'nish huquqiga ega bo'ladi.

6-§. Havo kemasining qat'iy turishi, boshqaruvi yo'qolishi, chidamliligi buzilishi

977. HKning qat'iy turishi, boshqaruvi yo'qolishi, chidamliligi buzilganda HK komandiri halokat signalini yoqadi va HK PFQ talablariga muvofiq harakatlanadi.

7-§. Radio aloqani yo'qotish (bortdagi va erdagi radio aloqa tizimlarining ishdan chiqishi)

978. Agar 5 daqiqa davomida, radio aloqaning mavjud kanallaridan foydalanib, ularning har biri orqali bir necha marotaba chaqiriqlarga qaramasdan ekipaj (dispatcher) javob bermasa, radio aloqa yo'qolgan hisoblanadi.

979. Radio aloqa yo'qolganida HK komandiri "Halokat" signalini yoqadi va mavjud barcha vositalardan foydalanib SHB organi bilan bevosita yoki boshqa HKlar orqali aloqani tiklash choralarini ko'radi. Bunday holatlarda lozim bo'lganida 121,5 MGts avariya chastotasidan foydalanilishi mumkin.

980. Agar aloqani tiklash iloji bo'lmasa, qoida tariqasida HK komandiri vazifani bajarishni to'xtatadi va uchish aerodromiga yoki zaxira aerodromiga qo'nadi. Bunday hollarda HK komandiri uchish aerodromiga meteo sharoit minimumlardan past bo'lganida ham qo'nish huquqiga ega.

Oldingi tahrirga qarang.

981. Uchish aerodromida yoki zaxira aerodromda qo'nish imkoniyati bo'lmasa (meteo sharoit, HK massasi qo'nish massasidan ortiq va yonilg'ini to'kish imkoniyati yo'q va h. k.), HK komandiri ADP dispatcheri tomonidan berilgan chiqish balandligini egallash sxemasi bo'yicha belgilangan aerodromga yoki pastki xavfsiz eshelonda yoki maxsus, aloqasiz parvozlari uchun belgilangan eshelonlarda 140 (4250 m), 150 (4550 m) yoki 240 (7300 m), 250 (7600 m) zaxira aerodromga (uchish to'g'risida qaror qabul qilish vaqtida tanlangan) yo'naladi.

(981-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2011-yil 11-noyabrda 143-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-2, 07.12.2011y.) tahririda — O'R QHT, 2011-y., 49-son, 503-modda)

982. HK komandiri tomonidan belgilangan aerodromga parvoz qilish to'g'risida qaror qabul qilinganda, uchishda berilgan eshelon bo'ylab harakatlanish lozim; qo'nishga kirishish uchun

pastlashishni qo‘nishga kirishning belgilangan sxemasi bo‘yicha, RUURdan uchib o‘tilganidan keyin, yetib kelishning hisoblangan vaqtdan erta bo‘lmagan holda boshlash kerak bo‘ladi. Bunda qo‘nish hisoblangan yetib kelish vaqtdan 30 daqiqadan kechiktirmagan holda amalga oshirilishi lozim.

983. Agar HK yetib kelishning hisoblangan vaqtdan 30 daqiqa o‘tgach qo‘nishni amalga oshirmagan bo‘lsa, aloqa tiklanmagan bo‘lsa va radiolokator ekranida ko‘rinmasa, SHB organi aerodrom hududidagi odatiy samoviy harakatlanishni tiklaydi.

984. Ikkilamchi radiolokatsiya vositasi mavjud bo‘lganida, aloqasiz harakatlanayotgan HKning haqiqiy parvoz esheloni aniq belgilanganida, butun havo hududini bo‘shatmagan holda parvozlarning xavfsiz intervalini ta‘minlashga yo‘l qo‘yiladi.

985. VPQ bo‘yicha parvozda aloqa yo‘qotilganida HK komandiri belgilangan aerodromga VPQ bo‘yicha berilgan eshelonda (balandlikda) yo‘naladi. Belgilangan aerodromga VPQ bo‘yicha parvozni davom ettirish imkoniyati bo‘lmasa, ob-havo VPQ bo‘yicha qo‘nishga yo‘l qo‘yadigan zaxira aerodromga yo‘nalish lozim.

986. HK ekipaji bilan aloqa yo‘qolganida SHB organi barcha mavjud RTVlarni ishga tushiradi, shuningdek qo‘shma dispetcherlik punktlari, PVO organlari, belgilangan aerodrom va zaxira aerodrom SHB organlarini HK bilan aloqa yo‘qolganligi haqida ogohlantiradi.

Boshqa HKlar harakatini boshqarish aloqa yo‘qotilgan HK bilan ularning yaqinlashuvini oldini oladigan tarzda olib boriladi.

987. SHB organi dispetcheri aloqa yo‘qolishi xarakterini HK ekipajiga kursni o‘zgartirish yoki halokat signalini yoqish (o‘chirish) komandalarini berish orqali aniqlaydi.

988. HK yetib kelishining hisoblangan vaqtiga SHB organi aerodrom hududi havo hududini balandlik aylanasidan berilgan eshelongacha bo‘shatib qo‘yadi.

989. Radio aloqa yo‘qolganida SHBni ta‘minlash uchun, shuningdek halokatga uchragan HK SHB, dispetcher o‘zining javobgarlik hududida radio sukut tartibini o‘rnatishi mumkin. Bu hollarda SHB organi dispetcherining komandasiga binoan HK ekipajlari:

a) barcha radio uzatishlarni to‘xtatishi, parvozda alohida holat yuzaga kelishi bundan mustasno, va buyruq aloqasi bo‘yicha faqat qabul bo‘yicha ishlashi;

b) SHB organi dispetcheri buyruqlarini tasdiqlashsiz bajarishi;

v) faqat SHB organi dispetcherining so‘rovi bilan aloqaga chiqishi;

g) SHB organi dispetcherining keyingi ko‘rsatmasiga binoan balandlikni egallagach vertikal manyovrlarni to‘xtatishi.

990. Yerdagi radio aloqa vositalari ishdan chiqqanida SHB organi dispetcheri ish texnologiyasi bo‘yicha zaxira vositalar va kanallardan foydalangan holda aloqani tiklash choralarni ko‘radi yoki boshqaruvni boshqa SHB organiga topshiradi.

8-§. Mo‘ljalni yo‘qotish

991. Agar ekipaj ushbu sabab bilan belgilangan aerodromdan boshqa aerodromda ilojisiz qo‘nsa, mo‘ljal butunlay yo‘qotilgan hisoblanadi.

992. Agar HK ekipaji tomonidan mustaqil ravishda yoki erdagi RTV yordamida berilgan yo‘nalishga keyinchalik belgilangan aerodromga qo‘nishi bilan chiqarilsa, mo‘ljal vaqtincha yo‘qotilgan hisoblanadi.

993. Mo‘ljalni yo‘qotganida ekipaj:

a) halokat signalini yoqishi;

Oldingi tahrirga qarang.

(993-bandning “b” kichik bandi O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarning xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘iga (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) asosan o‘z kuchini yo‘qotgan — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

v) SHB organiga mo‘ljalni yo‘qotganligi, qolgan yonilg‘i va parvoz sharoiti haqida ma‘lum qilishi;

g) SHB organi ruxsati bilan HKni radiotexnik vositalar bilan topish mumkin bo‘lgan eng maqbul balandlik yoki eshelonni egallashi;

d) ushbu holatlarda mo‘ljalni tiklashning eng oqilona usullarini qo‘llashi shart.

994. Mo'ljalni tiklash iloji bo'lmagan hollarda, yonilg'ini butunlay yoqilishiga yo'l qo'ymasdan, va qorong'u tushguniga qadar, muddatidan oldinroq har qanday aerodromda yoki havodan tanlangan maydonchada qo'nishi lozim.

Oldingi tahrirga qarang.

994¹. Mo'ljalni yo'qotganda xavfsiz balandlikdan (eshelondan) pasayish taqiqlanadi.

(994¹-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrda 88-n-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) asosan kiritilgan — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

9-§. Ekipajga (yo'lovchilar) hujum, HK portlatish, yoqib yuborish xavfi

995. Ekipajga (yo'lovchilar) hujum tahdidida yoki hujum qilinganida, shuningdek HK portlatish, yoqib yuborish xavfida HK komandiri va ekipaj a'zolari iloji boricha halokat signalini uzatishlari, HK bortida yuzaga kelgan vaziyat haqida, o'zining pozivnoylari, joylashgan o'rni (koordinatlari), balandligi, parvoz kursi haqida ma'lum qilishi va g'ayriqonuniy aralashuvlar bilan bog'liq favqulodda vaziyatlarda HK ekipaji uchun yo'riqnomaga muvofiq yoki SHB organidan olingan tavsiyalarga muvofiq harakat qilishlari lozim.

10-§. Ekipaj a'zolari (yo'lovchilar)ning yaralanishi yoki sog'lig'i holatining to'satdan yomonlashishi

996. Ekipaj a'zolari (yo'lovchilar)ning yaralanishi yoki sog'lig'i holatining to'satdan yomonlashgan hollarda HK komandiri unga tibbiy yordam ko'rsatilishini tashkil etishi va sharoitdan kelib chiqib parvozni davom ettirish yoki to'xtatish to'g'risida qaror qabul qilishi lozim.

Oldingi tahrirga qarang.

996¹. Uchuvchilar ekipaji a'zosi lazerli ko'rsatkichlardan kelib chiqishi taxmin qilingan yarqiragan nur bilan nurlangan taqdirda tegishli aviakompaniya tomonidan belgilangan ko'rsatmalarni bajaradi. Mazkur ko'rsatmalarda kamida quyidagilar bo'lishi kerak:

HKni boshqarishni boshqa uchuvchiga topshirish;

avtopilot yoqilmagan bo'lsa, uni yoqish;

lazerli ko'rsatkich nuri uchuvchilar kabinasiga tushmasligi uchun imkoniyat doirasida HKning parvoz yo'nalishini o'zgartirish;

uchuvchilarning kabinasidagi ichki yorug'lik manbaini yoqish.

Uchuvchilar ekipaji HKning lazerli ko'rsatkichdan nurlangan joyi va vaqti to'g'risida mazkur hududni boshqarayotgan HHB dispetcheriga xabar beradi. HK qo'ngandan keyin HK komandiri ushbu Qoidalarining 22-ilovasiga muvofiq lazerli ko'rsatkichdan nurlanish hodisalari taxmini to'g'risidagi hisobotni to'ldiradi va lazerli ko'rsatkich bilan nurlantirilgan HK va uchuvchilar ekipaji a'zolarining ahvoli to'g'risida tegishli aviakompaniyaning uchish xizmati rahbariga va parvozlari xavfsizligi inspeksiyasiga xabar qiladi.

(996¹-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2013-yil 25-martdagi 19n-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-5, 12.04.2013-y.) asosan kiritilgan — O'R QHT, 2013-y., 15-son, 213-modda)

997. HK komandiri sog'lig'i to'satdan yomonlashganida yoki u yaralanganida, u parvozni davom ettira olmasa, vazifani bajarish to'xtatiladi, parvoz tugallanganicha HK komandiri vazifasini ikkinchi uchuvchi bajaradi.

998. Ekipaj a'zolari (yo'lovchilar) sog'lig'i holatining oldindan yoki to'satdan yomonlashishi (yaralanganligi) oqibatida parvoz to'xtatilganligi haqida axborot olganidan keyin SHB organi HK yaqin aerodromga chiqishini va navbatdan tashqari qo'nishini tashkil etishi, ekipajga parvozni muvaffaqiyatli tamomlashi uchun maksimal yordam ko'rsatishi lozim.

11-§. Aerodromdan tashqarida majburiy qo'nish

999. Parvozni davom ettirish ekipaj va yo'lovchilarning xavfsizligini ta'minlamaydigan hollarda HK komandiri aerodromdan tashqarida ilojisiz qo'nish to'g'risida qaror qabul qilishi mumkin. HK komandiri bunday qaror qabul qilgach (iloji boricha) SHB organi dispetcherini

ehtimoliy qo‘nish joyi va vaqti haqida xabardor qilishi va halokat signalini yoqishi shart. Qo‘nish HK PFQga asosan amalga oshiriladi.

Oldingi tahririga qarang.

1000. Majburiy qo‘nish joyidan uchishga “O‘zaviatsiya” agentligi direktori (yoki uni o‘rnini bosuvchi shaxs) HKda nosozlik bartaraf etilganidan keyin ruxsat beradi.

(1000-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

1001. Kutib turish mumkin bo‘lmagan hollarda va yaqin aeroport bilan aloqa bo‘lmaganida, HK komandiri atrofni shaxsan ko‘zdan kechirgach va uni xavfsiz uchish uchun yaroqli deb topgach mustaqil ravishda uchish to‘g‘risida qaror qabul qilish huquqiga ega bo‘ladi.

Lozim bo‘lgan hollarda to‘siqlarni olib tashlash, yuklarni tashlab yuborish yoki yonilg‘ini to‘kib tashlash choralari ko‘riladi.

12-§. Aerodromda SHB va RTO hududida radiolokatsiya tizimlarining ishdan chiqishi

1002. SHB hududida radiolokatsiya tizimlari ishdan chiqqanligi to‘g‘risida dispatcher xabarini olgan ushbu hududda parvozni bajarayotgan HK komandiri maksimal kuzatuvchanlikka (radiokuzatish) amal qilib, berilgan eshelon va tezlikda parvozni davom ettiradi.

1003. SHB organi bunday hollarda radio sukut tartibini kiritadi (lozim bo‘lganida); radiolokatsion nazorat bo‘lmaganidagi parvozlarni uchun nazarda tutilgan eshelonlash intervalini qo‘llaydi va SHB hududidagi HK ekipajiga samoviy holatni yetkazib turadi, shuningdek barcha qo‘shma dispatcherlik punktlariga radiolokatsiya tizimlari ishdan chiqqanligi to‘g‘risida ma‘lum qiladi.

1004. Belgilangan qo‘nish aerodromida RTU ishdan chiqqanida va meteorologik sharoitlar tufayli ushbu aerodromda vizual qo‘nishi iloji bo‘lmaganida HK komandiri zaxira aerodromiga yo‘naladi.

1005. Zaxira aerodromiga yo‘nalish iloji bo‘lmasa (yonilg‘i yetishmasligi, texnik nosozlik va boshqalar) HK komandiriga ob-havo sharoiti qo‘nish aerodromida minimumdan past bo‘lsa ham qo‘nish huquqi beriladi.

13-§. Avariya holatlarida parashyutlarni qo‘llash

Oldingi tahririga qarang.

1006. Parvozlarni bajarishda, shuningdek tegishli sinov va o‘quv parvozlari uchun yo‘riqnomada nazarda tutilgan bo‘lsa, ekipajning barcha a‘zolari va parvozda ishtirok etuvchi barcha shaxslar, xavfsizlik jihozlari bor parashyutlarga ega bo‘lishlari shart.

(1006-band O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2012-yil 13-iyuldagi 2n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-3, 09.08.2012-y.) tahririda — O‘R QHT, 2012-y., 32-son, 384-modda)

1007. Parashyutlarning osilib turuvchi tizimlari butun parvoz davomida kiyib turilgan bo‘lishi shart. Parvoz davomida parashyutlarni yechishga faqat parashyut taqqan holda ma‘lum bir ishni bajarishga imkon bo‘lmagan taqdirda ruxsat etiladi.

1008. Parvozda ilojisiz tashlab ketish qoidalari har bir HK turi uchun tegishli yo‘riqnomaga bilan belgilanadi.

1009. Ekipaj HKni parashyutlarda tark etishidan oldin, iloji boricha o‘zi aloqada bo‘lgan SHB organi dispatcherini ogohlantiradi, o‘zining joylashgan o‘rnini ma‘lum qiladi va halokat signalini yoqadi.

1010. HKni tark etishda (agar buni iloji bo‘lsa) avtochuvchini yoqish, glissada yo‘lagi bo‘ylab pastlaydigan holda kursni aholisi kam hududga to‘g‘rilash, tanish apparaturasi kodlangan moslamasini yo‘q qilish zarur.

1011. Ekipaj a‘zolari va bortdagi boshqa shaxslar HKni komandirning buyrug‘i bilan parashyutlarda tark etadi. Komandir HKni eng oxirgi bo‘lib tark etadi.

XXIV. Qidiruv va qutqaruv

1-§.Umumiy qoidalar

1012. Qidiruv va avariya-qutqaruv ishlari parvozlarni qidiruv va avariya-qutqaruv ta'minlanishining qismi hisoblanadi va quyidagilarni o'zida mujassamlashtirgan:

- a) navbatchi qidiruv-qutqaruv kuchlari va vositalari uchishini (chiqishi) tashkil etish;
- b) qidiruv-qutqaruv kuchlari va vositalarini boshqarish, ularni o'zaro aloqasi va kuchaytirilishini tashkil etish;
- v) halokatga uchragan HKlarni qidirish;
- g) HKlardagi yong'inlarni o'chirish;
- d) jarohatlanganlarni HKdan chiqarib olish va ularga birinchi tibbiy yordamni ko'rsatish;
- e) odamlarni halokat joyidan, shuningdek davolash muassasalariga ko'chirish.

1013. Qidiruv va avariya-qutqaruv ishlariga boshqa vazirlik va idoralarning kuchlari va vositalari ham jalb etilishi mumkin.

1014. Joylardagi o'zaro harakatlanishni aviakorxonalar rahbari ishlab chiqilgan rejalarga muvofiq tashkillashtiradi.

1015. Aeroport javobgarligi hududida halokatga uchragan HK ekipaji va yo'lovchilarini, idoraviy bo'ysunuvidan qat'i nazar, aerodromda joylashgan tashkilotlar va bo'linmalar vositalari va kuchlarini jalb etgan holda qidirish va qutqarishni tashkil etish va o'tkazishga umumiy rahbarlik aerodrom rahbariga yuklatiladi.

1016. Ekspluatantlar HK bortida o'zi uchib o'tadigan hududdagi qidiruv-qutqaruv xizmatlariga taalluqli barcha kerakli ma'lumotlarga ega bo'lishlarini ta'minlash uchun barcha choralarni ko'radi.

2-§. Qidiruv-qutqaruv ishlarini tashkil etish va bajarish

1017. QQI quyidagi hollarda bajariladi:

- a) HK bortidan halokat signali olinganida;
- b) agar HK hisoblangan uchib kelish vaqtidan keyin 10 daqiqa davomida yetib kelmasa, u bilan radio aloqa bo'lmasa;
- v) agar HK ekipaji qo'nishga ruxsat olgan va lekin belgilangan vaqtda uni amalga oshirmagan, u bilan radio aloqa bo'lmasa;
- g) agar HK ekipaji belgilangan vaqtda aloqaga chiqmasa;
- d) agar ekipaj ma'lumotlari yoki boshqa ma'lumotlarga ko'ra HK ahvoli yoki yonilg'ining qolgan qismi parvozni xavfsiz yakunlashga kafolat bermasa;
- e) agar havo trassasi (trassadan tashqarida) bo'ylab parvozda aloqa yo'qolgan va uning joylashgan o'rnini 20 daqiqa davomida aniqlash iloji bo'lmaganda;
- j) aeroport rahbari yoki yuqori rahbariyat ko'rsatmasi olingan bo'lsa.

1018. Halokatga uchragan HKni qidirish va qutqarishni o'z vaqtida ta'minlash uchun:

- a) qidiruv-qutqaruv HK ekipajlari;
- b) aeroport avariya-qutqaruv guruhi (AQQG) va erdagi qidiruv-qutqaruv guruhi;
- v) samolyot va vertolyotlar, shuningdek yuqori o'tish imkoniyatiga ega yer transporti;
- g) samoviy harakatni boshqarish organi ishtirokida navbatchilik tashkil etiladi.

1019. Ekipajlarni, HKlarni va avariya-qutqaruv vositalarini navbatchilikka ajratilganligi haqidagi ma'lumotlar sutkalik parvozlarda rejasiga kiritiladi va MDICHX va boshqa manfaatdor xizmatlar va idoralarga yetkaziladi.

1020. Navbatchilikka ajratilgan qidiruv HK qidiruv vositalari bilan jihozlangan bo'lishi va bortida qutqaruv jihozlari komplektlariga va mulklariga ega bo'lishi kerak.

Vertolyotlar, bulardan tashqari, qidiruv faralari va qutqariluvchi va qutqaruvchini ko'tarish uchun yuk ko'tarish qurilmalari bilan jihozlangan bo'lishi kerak.

1021. Aeroportlarda navbatchi HK va ularning ekipajlari uchun uchishga belgilangan tartibda tayyor turishni ta'minlovchi turish joyi ajratiladi.

1022. Navbatchilikka ajratilgan qidiruv HK uchish muddati yoz kunlarida signal olingan vaqtdan 30 daqiqadan, qishda esa 45 daqiqadan oshmasligi kerak.

1023. Qidiruvga uchishda HK bortida uch-to'rt odamdan tashkil topgan qutqaruvchilar (kuzatuvchilar) guruhi, shuningdek tibbiyot xodimi bo'lishi lozim.

1024. Qidiruv-qutqaruv ishlarini o'tkazish uchun, maxsus ajratilganlardan tashqari, vizual qidiruvni va evakuatsiya ishlarini bajarish uchun qidiruv-qutqaruv jihozlariga ega bo'lmagan HKlar, shuningdek qidiruv hududiga yuborish mumkin bo'lgan zaxira, sanitar, patrul va havodagi HKlar ham jalb etilishi mumkin.

1025. HK komandiri halokat haqida tegishli xabar olganda imkon doirasida quyidagilarni amalga oshiradi:

- a) olingan xabarni tasdiqlaydi;
- b) halokatga uchragan HKning joylashgan joyini qayd qiladi, agar bu to'g'risida xabar qilingan bo'lsa;
- v) radiostansiya tomonidan yuborilayotgan pelengni (erdan havoga yuborilayotgan signal) aniqlaydi;
- g) HKga xizmat ko'rsatuvchi tegishli organni xabardor qiladi;
- d) o'z ixtiyori bilan ko'rsatmalarni kutish chog'ida halokat to'g'risida xabarda ko'rsatilgan joyga boradi.

1026. Halokat signalini yoki HK halokati to'g'risida boshqa ma'lumotni olgan SHB organi dispetcheri bu haqda zudlik bilan parvozlarda rahbariga (katta dispetcherga) ma'lum qilishi, samoviy va erdagi qidiruv-qutqaruv hisoblariga trevoga e'lon qilishi, halokatga uchrayotgan HK joylashgan o'rnini aniqlashi, HK ekipajiga yuzaga kelgan vaziyatni bartaraf etish yuzasidan yordam ko'rsatishi shart. Ehtimoliy halokat hududida uchib yurgan barcha HK ekipajlariga ikkita UKV radiostansiyalaridan birida 121,5 mGts avariya chastotasini eshitish ko'rsatmasini berishi shart.

1027. Qidiruv-qutqaruv ishlarini o'tkazish jarayoniga uchuvchi-komandir tarkibdan qidiruv-qutqaruv ishlariga rahbar tayinlanadi.

3-§. Halokatga uchrayotgan havo kemasi ekipajining harakatlari

1028. Agar parvozdagi HKga xavf tahdid solsa yoki HK halokatga uchrayotgan yoki uchragan bo'lsa, HK komandiri odamlarning sog'lig'i va hayotini, shuningdek kemani va undagi mulklarni saqlab qolishga qaratilgan choralar ko'rishi shart.

1029. Parvozlarda xavfsizligiga tahdid soluvchi har qanday avariya holatlarida HK ekipaji halokat signalini uzatishi va bir vaqtning o'zida tanish jihozlarini yoqishi lozim.

1030. Halokat signali butun aviatsiya uchun bir xilda belgilanadi va radio telegrafda "SOS" (halokatga uchrayapman) harflari bilan, radiotelefondan ochiq matnda "Halokatga uchrayapman" (xalqaro parvozlarda "Meydey") bilan anglatiladi.

1031. Halokat signali radiotelefon tartibida halokat vaqtida SHB organi dispetcheri bilan aloqada bo'lgan ishchi kanal chastotasida, shuningdek 121,5 mGts xalqaro avariya chastotalarida, dengiz xizmatlarida yordam so'ralganida radio telefon tartibida 2182 Kgs yoki 4125 kGts chastotalarida uzatiladi.

1032. Aerodromdan tashqarida ilojisiz qo'nish to'g'risidagi qaror qabul qilinganida HK komandiri barcha ekipaj a'zolarini ogohlantiradi, ularning keyingi harakatlari tartibi to'g'risida ko'rsatmalar beradi. Ilojisiz qo'nishda ekipaj qo'ngunga qadar erdagi (suvdagi) radiostansiyalar bilan radio almashinuvni saqlab turadi, tanaffuslarda esa uzatgichni yoqilgan holda (nuqtani bosib) ushlab turadi. Pelenglash signalini uzatish avtomatik vositalari, agar ular bo'lsa, doimo yoqilgan bo'lishi lozim.

1033. Jabrlanuvchilar ularni qutqarish uchun barcha choralar ko'rilishini bilishlari lozim, HK ekipaji o'zining harakatlari bilan o'zlarini topilishiga ko'maklashadilar.

1034. Aerodromdan tashqarida ilojisiz qo'nishni amalga oshirgan HK ekipaji:

- a) yo'lovchilarni zudlik bilan HKdan ko'chirishi va 100 metrdan kam bo'lmagan xavfsiz masofaga olib borishi;
- b) zararlanganlarga tibbiy yordam ko'rsatilishini ta'minlashi;
- v) o'zining joylashgan o'rnini belgilashi yoki aniqlashtirishi;
- g) yaqinroqdagi aerodrom, erdagi yoki samolyot radiostansiyasi bilan aloqa o'rnatish bo'yicha choralar ko'rishi;

d) yong'in yuz bergan hollarda ekipaj bortdagi va qo'l ostidagi yong'inni o'chirish vositalari bilan uni bartaraf etishga harakat qilishi shart.

1035. HK komandiri HK majburiy qo'nish joyidagi barcha ishlarga rahbarlik qiladi va (iloji boricha) sug'urta hujjatlari rasmiylashtirilishini tashkil etadi.

1036. Majburiy qo'nish hududida qolish yoki ketish qarorini HK komandiri qabul qiladi.

1037. Majburiy qo'nish joyida qolishga quyidagi hollarda tavsiya etiladi:

a) ekipaj tomonidan havoda yoki qo'nish amalga oshirilganidan keyin halokat to'g'risida yoki hodisa joyi to'g'risida ma'lumotlar uzatilganida (xabar qabul qilinganligi yoki qabul qilinmaganligi haqida tasdiq bo'lgan bo'lmaganligidan qat'i nazar);

b) joylashgan o'rni aniq belgilanmagan, joy notanish va yaqin aholi punktiga o'tish qiyin va uning uzoqligi noma'lum (tog'lar, o'rmon, qalin qor, botqoqlik va boshqalar) bo'lganida;

v) yo'lovchilar va ekipajning bir qismi ular olgan jarohatlari tufayli mustaqil harakatlana olmasalar va ularni tashish uchun sog'lom kishilar yetarli bo'lmasa;

g) joy ochiq bo'lib ularni havodan topish oson bo'lsa.

1038. Majburiy qo'nish joyidan quyidagi hollarda ketish tavsiya etiladi:

a) joylashgan o'rni aniq va yaqinlikdagi aholi punktiga bemalol yetib borish imkoniyati mavjud bo'lganida;

b) odamlar yurishga va yaralanganlarni tashishga qodir bo'lganida;

v) HK va undagi odamlarni qalin o't-o'simliklar tufayli topish mumkin bo'lmasa, signalizatsiya vositalari bo'lmasa;

g) tabiiy ofat (yong'in, suv bosishi) oqibatida yo'lovchilar va ekipaj a'zolari sog'lig'iga bevosita xavf mavjud bo'lsa.

1039. Suv yuzasida ilojsiz qo'nish amalga oshirilganida HKni tark etish faqatgina u to'xtaganidan keyin HK komandirining ruxsati bilan amalga oshiriladi. HKni suvda tark etishda:

a) ekipaj a'zolari va yo'lovchilarga qutqarish vositalarini kiydirish va HKdan chiqib ketishda ularning gazga to'ldirish tizimini yoqish;

b) guruh suzish vositalarini suvga tushirish;

v) hammani HKdan sollarga yuborish. Yaradorlar va bolalar birinchi navbatda yuboriladi;

g) suzish vositalariga mavjud oziq-ovqat, suv va buyumlar zaxirasini ortish;

d) HK suvga cho'kishni boshlamasidan oldin, xavfsiz masofaga (kamida 100 metr) suzib ketish;

e) alohida sollardagi ekipaj a'zolari bir-biriga yaqinroqqa suzib kelishi va sollarni (ikkita-uchta solni) 8—10 metr uzunlikdagi arqonlar bilan bir biriga bog'lash lozim.

1040. Ekipaj a'zolari xushdan ketishda, lat yeyishda, sinishda, nafas to'xtab qolganida, bo'g'ilib qolishda, kuyishda, muzlab qolishda, qizib ketishda, zaharlanishda va boshqa holatlarda tibbiy yordam ko'rsatishga tayyor bo'lishi kerak. Agar HK yo'lovchilari orasida tibbiyot xodimlari bo'lsa, ulardan jabrlanuvchilarga tibbiy yordam ko'rsatishda foydalanish lozim.

4-§. Aerodrom hududi va territoriyasida AQI tashkil etish va o'tkazish

1041. Avariya-qutqaruv ishlari quyidagi hollarda tashkil etiladi va o'tkaziladi:

a) halokatga uchrayotgan HK qo'nishi haqida ma'lumot olinganida;

b) aviatsiya hodisasida;

v) HK ko'chirishni talab etadigan insidentlarda;

g) aholiga tabiiy ofatlarda yordam ko'rsatishda;

d) aviakorxonalar rahbarining ko'rsatmasiga asosan.

1042. Aerodrom hududi va territoriyasida avariya-qutqaruv ishlarini bajarish uchun aeroportning har bir smenasida harakati maxsus yo'riqnoma bilan belgilanadigan avariya-qutqaruv komandasi tuziladi.

1043. AQG hisoblari bo'yicha sharoitdan kelib chiqib, quyidagi ogohlantirish signallari uzatiladi:

a) "trevoga" — aviatsiya hodisasi to'satdan yuz berganida yoki halokatga uchrayotgan HK ushbu aerodromda kutilayotgan qo'nishiga kamida 30 daqiqa qolganida;

b) “tayyor turish” — halokatga uchrayotgan HK ushbu aerodromda kutilayotgan qo‘nishga 30 daqiqa va undan ortiq vaqt qolganida;

1044. Avariya-qutqaruv ishlarini o‘tkazish uchun bevosita rahbarlik smena boshlig‘i — avariya-qutqaruv ishlari rahbariga yuklatiladi (aeroport rahbarining smena bo‘yicha o‘rinbosari yoki aeroport rahbarining buyrug‘i bilan tayinlangan boshqa shaxs).

1045. Aeroport rahbarining smena bo‘yicha o‘rinbosari yo‘q bo‘lgan aeroportlarda, rahbariyat yetib kelguniga qadar, avariya-qutqaruv ishlarini parvozlar rahbari (katta dispatcher) tashkillashtiradi.

XXV. Aviatsiya hodisalari va insidentlarini surishtirish

1-§. Umumiy qoidalar

1046. Aviatsiya hodisalari va insidentlarini surishtirish O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2000-yil 27-dekabrda 505-son qarori bilan tasdiqlangan “O‘zbekiston Respublikasi fuqaro aviatsiyasi havo kemalari bilan sodir bo‘lgan aviatsiya hodisalari va insidentlarini surishtirish qoidalari” asosida amalga oshiriladi.

1047. Aviatsiya hodisalari va insidentlarini surishtirishdan maqsad O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2000-yil 27-dekabrda 505-son qarori bilan tasdiqlangan “O‘zbekiston Respublikasi fuqaro aviatsiyasi havo kemalari bilan sodir bo‘lgan aviatsiya hodisalari va insidentlarini surishtirish qoidalari”ga muvofiq kelajakda bo‘lishi mumkin bo‘lgan aviatsiya hodisalari va insidentlarining oldini olish hisoblanadi. Surishtiruv faktik ma‘lumotlarni yig‘ish va tahlil etishni, zaruriy tekshirishlarni o‘tkazishni, hodisa sabablarini aniqlash va profilaktika bo‘yicha tavsiyalar ishlab chiqishni o‘z ichiga oladi.

1048. Kimningdir javobgarligi yoki aybini aniqlash surishtirish vazifasiga kirmaydi.

1049. Kimningdir aybi yoki javobgarligi ulushini aniqlashga qaratilgan sud yoki ma‘muriy tartibda ishni ko‘rib chiqish O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2000-yil 27-dekabrda 505-son qarori bilan tasdiqlangan “O‘zbekiston Respublikasi fuqaro aviatsiyasi havo kemalari bilan sodir bo‘lgan aviatsiya hodisalari va insidentlarini tekshirish qoidalari” asosida olib borilgan surishtiruvdan alohida o‘tkazilishi lozim.

1050. Aviatsiya hodisasi yuz bergan paytidan boshlab dastlabki harakatlarni o‘tkazish uchun javobgarlik hududida yoki territoriyasida aviahodisa sodir bo‘lgan FA tashkiloti rahbari zimmasiga, u yetib kelguniga qadar esa HK komandiri zimmasiga yuklatiladi.

Oldingi tahrirga qarang.

1051. Har bir FA tashkilotida “O‘zaviatsiya” agentligi bilan kelishilgan holda, ushbu qoidalarni inobatga olib, harakatlar tartibini, aviatsiya hodisasi yuz berganida aniq bir mansabdor shaxslarning majburiyati va javobgarligini belgilovchi maxsus yo‘riq-noma ishlab chiqilgan bo‘lishi lozim.

(1051-band O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirining 2023-yil 27-fevraldagi 02-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-11, 03.04.2023-y.) tahririda — Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son)

2-§. Aviatsiya hodisalari va nizolar sodir bo‘lgandan keyin mansabdor shaxslarning dastlabki harakatlari

1052. Aviatsiya hodisasi yuzaga kelgan HKning ekipaji, boshqa fuqarolar, yuridik shaxslar, ijro hokimiyati va mahalliy o‘zini o‘zi boshqarish organlari falokatga uchragan kemani, uning qism-parchalari, bortdagi va yer bilan bog‘liq nazorat vositalarini bort ichida yoki zarb natijasida tashqariga chiqib ketgan holatlarda saqlab qolish choralari ko‘rishlari lozim.

1053. Aviatsiya hodisalaridan keyin, aerodromdan tashqariga qo‘nishga majbur bo‘lgan holatlarda HKning komandiri ekipaj a‘zolari bilan birgalikda HK PFQ talablari asosida yo‘lovchilarni qutqarib qolish va yong‘inni o‘chirish choralari ko‘radi.

1054. HK yonmayotganligiga ishonch hosil qilgan havo kemasining komandiri hodisa sodir bo‘lgan hududdagi mansabdor shaxs yetib kelgunga qadar quyidagilarni bajarishga majbur:

a) zudlik bilan havo kemasini elektr manбайдan butunlay uzadi (agarda bu harakat evakuatsiya jarayoniga to'sqinlik qilmasa) va bortdagi o'ziyozar mexanizmning o'chirilganligiga ishonch hosil qiladi;

b) ekipaj kabinasidagi boshqaruv pulti va bortdagi o'ziyozar mexanizmlarning daxlsizligini ta'minlaydi;

v) tijorat yuklari va boshqa predmetlar daxlsizligini, yonilg'i, moy va suyuqliklarning oqib ketmasligini ta'minlaydi;

g) eshik, lyuk, kapotlarni yopib, tamg'alash choralari ko'radi;

d) havo kemasi hamda hodisa sodir bo'lgan joyni qo'riqlashni tashkil qiladi;

e) yuzaga kelgan hodisadan yaqinroqdagi aviatsiya organi yoki mahalliy hokimiyat organlarini tezda xabardor qilish choralari ko'radi.

1055. Salomatligining og'irligi tufayli HKning komandiri o'z vazifalarini bajara olmasa, u holda bu vazifalarni ikkinchi uchuvchi yoki boshqa ekipaj a'zolari mazkur talab va yuzaga kelgan sharoitga qarab amalga oshiradi.

1056. Hodisa sodir bo'lgan joyga FAning rahbari yoki avariya-qutqaruv ishlari rahbari yetib kelgandan keyin, HK, undagi hamda hodisa sodir bo'lgan joydagi ashyoviy dalillarning saqlanishi uchun bo'lgan javobgarlik uning zimmasiga o'tadi.

1057. Hududida yoki territoriyasida aviatsiya hodisasi yuz bergan FA aviakorxonasi rahbari sodir bo'lgan hodisa haqida xabarni olishi bilan tekshirish bo'yicha komissiya kelguniga qadar tegishli organlar bilan o'zaro hamkorlikda:

a) lozim bo'lgan hollarda o'zaro munosabatdagi idoralarni jalb qilgan holda, belgilangan tartibda qidiruv va avariya-qutqaruv ishlarini o'tkazishni tashkil etadi;

b) yo'lovchilarni va ekipajni qutqarish, yong'inni o'chirish (yoki uni oldini olish), ashyoviy dalillarni saqlash bo'yicha qo'shimcha choralar ko'rishni aniqlash maqsadida hodisa joyiga keladi;

v) ichki ishlar organlari bilan hamkorlikda, lozim bo'lganida shu hududda dislokatsiya qilingan harbiy qismlar bilan HK va uning ichidagi tarkibini (bo'laklar ostidan jabrlanuvchilarni chiqarib olish lozim bo'lgan holatlar bundan mustasno) daxlsizligini ta'minlagan holda, hodisa joyini qo'riqlashni tashkil etadi, aviatsiya hodisasi joyiga begona shaxslarning kirishini oldini olish choralari ko'radi;

g) lozim bo'lganida HK asosiy qismlarini ular suratga olingandan va ular joylashgan o'rni sxemasi tuzilgandan keyin qoldiqlarni yig'ishtirib olish uchun ko'rsatma beradi. Bunda iloji boricha HK qoldiqlarini sochib yuborish va ularga zarar yetkazishga yo'l qo'ymaslik lozim;

d) maxsus hujjatlarda nazarda tutilgan hajmda ekipaj va lozim bo'lganda SHB organlari dispetcherlari va aviatsiya xodimlarining boshqa shaxslari sog'lig'i holati yuzasidan tibbiy nazorat o'tkazilishini tashkil etadi;

e) parvozni tayyorlash va ta'minlashga javobgar bo'lgan mansabdor shaxslar va ekipaj a'zolaridan tushuntirish xatlari oladi;

j) hodisa joyidagi bort hujjatlari va bort o'zi yozish qurilmalarini saqlab qolish bo'yicha zaruriy choralar ko'radi. Agar bort o'zi yozish qurilmalari agressiv suyuqlik yoki olov o'chog'i ichida bo'lsa, ularni zudlik bilan u erdan olish lozim, ma'lumotlarni saqlab qolish uchun choralar ko'rgan holda, ularning olib qo'yilgani va tashqi holati haqida dalolatnoma tuzish lozim. Boshqa holatlarda bort o'zi yozish qurilmalarini olib qo'yish taqiqlanadi. Bort o'zi yozish qurilmalarini olib qo'yish qoida tariqasida, huquqni muhofaza qilish organlari bilan birgalikda amalga oshiriladi;

z) lozim bo'lgan hollarda hodisa joyiga tutash bo'lgan joylarda HK qoldiqlarining qidiruvini tashkil etadi va ularni topilgan joyida saqlab qolinishini ta'minlaydi;

i) aviahodisa guvohlarini, shuningdek avariya-qutqaruv ishlarini bajaruvchi shaxslarni aniqlashni, tekshirish bo'yicha komissiya va huquqni muhofaza qiluvchi organlarga taqdim etish uchun ularning ro'yxati tuzilishini ta'minlaydi;

k) uchish, texnik va dispetcherlik hujjatlari olib qo'yilishi va saqlanishini tashkil etadi;

l) tashqi muhit ta'sirida yo'q bo'lib ketishi mumkin bo'lgan (muz yotqiziqdari, HK tashqi yuzasidagi kapotlar, HK erdagi harakatining xarakterli izlari, UQY va boshqalar) alomatlarini

hujjatlashtirib mustahkamlab qo'yishni (suratga olish, video yozuv va sxemalar tuzish yo'li bilan) tashkil etadi;

m) aviahodisa joyining dastlabki chizmalarini tuzadi;

n) ob-havoni navbatdan tashqari nazorat kuzatuvini tashkil etadi, agar aviahodisa aerodromdan tashqarida sodir bo'lgan bo'lsa, yaqin AMSF va meteostansiyalardan meteo ma'lumotlar to'plashni ta'minlaydi;

o) lozim bo'lganda aviahodisa yuz bergan joyda radiologiya, kimyoviy va bakteriyaviy nazorat o'tkazilishini muvofiqlashtiradi;

p) aviahodisaga uchragan HK yonilg'i quyilishi amalga oshirilgan sig'imli idishlarni muhrlash (yonilg'i quyuvchilar) va yonilg'i quyilishni taqiqlash to'g'risida ko'rsatma beradi;

r) maxfiylik yozuviga ega maxsus qurilmalar va HK bortida bo'lgan parvoz hujjatlari butligini ta'minlaydi;

s) dispatcherlik magnitofonlari yozuvlari (magnit lentalar), qo'nish radiolokatori indikatorlaridan foto ro'yxatga olgichlaridan fotoplyonkalarini, HK harakatlanishi grafiklarini, radio almashuv va radiotexnik vositalar ishi vaqtini hisobga olish apparati jurnalini; uchish kitobchalari, ekipaj barcha a'zolarining uchish ish jildlari va tibbiy kitobchalari; HK, dvigatellar va agregatlar formulyalari, texnik xizmatga defekt vedomostlar va kart-naryadlarni; HKni parvozga tayyorlashda yoki parvoz oldidan nosozlikni bartaraf etishda foydalanilgan uskunalar va nazorat apparaturalarini; quyilgan YoMM miqdori va sifatini, uchish maydoni holatini xarakterlovchi hujjatlarni; parvoz yo'nalishi bo'yicha, aerodromda va hodisa hududidagi meteo sharoitni xarakterlovchi meteo hujjatlarni olib qo'yilishi va muhrlanishini tashkil etadi;

t) keyinchalik surishtiruv jarayonida foydalanish uchun aviahodisa bo'lgan hududda aviahodisa vaqtiga yaqin bo'lgan vaqt davomida parvozlarni amalga oshirgan HKning bort nomerlarini yozib oladi, ushbu HKning nazorat bort o'zi yozish qurilmalari ma'lumotlarini saqlab qolish bo'yicha choralar ko'radi;

u) lozim bo'lganda, huquqni muhofaza qiluvchi organlar bilan kelishgan holda, zararlangan HKni ko'chiradi. HKni tekshirish komissiyasi kelguniga qadar ko'chirishga agarda HK temir yo'l, shosse, suv magistraliga qulagan bo'lsa va transport harakatlanishi va parvozlarga xalaqit bersa, yo'l qo'yiladi. Ko'chirish vaqtida HKni (uning parchalarini) ular hodisa joyida qay holda turgan bo'lsa o'sha holicha saqlash bo'yicha choralar ko'riladi. Bunday hollarda HK yoki uning parchalari ko'chirilgunga qadar bo'lgan holati va turishi bir nechta tomonidan erdan, lozim bo'lgan hollarda havodan, yo'naltiruvchi yoki detallashtirilgan foto suratga olish yoki video yozib olish usuli bilan yozib olinadi, HK yoki uning parchalari turishi va umumiy holati, yer (er usti to'siqlari) bilan to'qnashish burchagi aks ettiriluvchi dalolatnoma tuziladi, ekipaj kabinasida uskunalarining ko'rsatkichlari, qo'shigichlarning, yoqqichlarning, boshqarish ushlagichlarining turishi rasmga olinadi yoki video yozuv orqali yozib olinadi, kabinani ko'zdan kechirish dalolatnomasi tuziladi;

f) lozim bo'lganida, HKlarni bevosita parvozlarga tayyorlash, parvozlarni ta'minlash va samoviy harakatni boshqarishni amalga oshiruvchi HK ekipajini, erdagi xizmatlar xodimlarini o'z vazifalarini bajarishidan chetlashtirish bo'yicha choralar ko'radi.

Ko'rsatib o'tilgan shaxslar o'z vazifalarini bajarishga tegishli rahbarning komissiya raisi bilan kelishilgan qaroriga muvofiq ruxsat etiladi;

x) aviatsiya hodidasidan oldidan HK parvozini bajarish va ta'minlash bo'yicha tegishli hujjatlar va ma'lumotlar butligini ta'minlash maqsadida HKning oxirgi uchgan aerodromi SHHK xizmatini, uning parvozi yo'nalishi bo'ylab joylashgan SHHK xizmatlari HK egasini (ekspluatantini) aviatsiya hodisasi fakti haqida xabardor qiladi;

ts) O'zbekiston Respublikasi ijroya organlari bilan hamkorlikda zarar ko'rganlar va ularning qarindosh-urug'lariga ko'maklashish va yordam ko'rsatish guruhini va aviatsiya hodisasini tekshirish komissiyasi ishini tashkillashtirish guruhini shakllantiradi.

1058. Mansabdor shaxslarning aviatsiya hodidasidagi dastlabki harakatlari natijasida olingan barcha materiallar aviatsiya hodisasini tekshirish bo'yicha komissiyaga taqdim etilishi lozim.

Oldingi tahrirga qarang.

1059. Komissiya yetib kelguniga qadar erdagi va bortdagi magnitofonlarni ochish va eshitish, bort o'zi yozgichlarini ochish va yozuvlarini rasshifrovka qilish ta'qiqlanadi va faqat komissiya raisining yoki komissiya raisi o'rinbosarining qaroriga muvofiq uning ixtiyoriga topshirilgandan so'ng darhol amalga oshirilishi mumkin.

(1059-band O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2018-yil 11-yanvardagi 106-N-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-9, 17.01.2018-y.) tahririda — Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi, 17.01.2018-y., 10/18/1723-9/0585-son)

1060. Halokatga uchragan HKni ishlab chiqargan, tayyorlagan, mulkdori (ekspluatanti) bo'lgan tashkilotlar, shuningdek ta'mirlash, samoviy harakatni boshqarish, texnik va aerodrom xizmatini ko'rsatish tashkilotlari rahbarlari aviatsiya hodisasi to'g'risida ma'lumot olganida ushbu HK tegishlicha ishlab chiqilishi, sinab ko'rilishi, tayyorlanishi, ta'mirlanishi va ekspluatatsiyasi, uning parvozi ta'minlanishiga taalluqli bo'lgan hujjatlarni but saqlanishini ta'minlash bo'yicha choralar ko'rishi shart.

XXVI. O'zbekiston Respublikasi fuqaro va eksperimental aviatsiyasida parvoz qoidalarini qo'llash uchun javobgarlik

1-§. Asosiy holatlar

1061. O'zbekiston Respublikasi fuqaro va eksperimental aviatsiyasida ushbu parvoz qoidalarini qo'llanilishi yuzasidan javobgarlik tijorat maqsadlari yoki beg'araz asoslarda bo'lishidan qat'i nazar, parvozlarni ta'minlash va bajarishda ishtirok etuvchi aviatsiya xodimlari tarkibining mansabdor shaxslari zimmasiga yuklanadi.

1062. Ushbu parvoz Qoidalariga kiritilgan standartlar talablarining qo'llanilishi O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida parvozlari xavfsizligini ta'minlaydi.

1063. Ushbu Qoidalarning talablaridan hech biri HK komandiri vakolatlariga parvozlari xavfsizligini ta'minlash uchun berilgan vakolatlaridan foydalanishiga to'sqinlik qila olmaydi.

3-§. Yakuniy qoidalar

1064. Ushbu Qoidalar O'zbekiston Respublikasi Mudofaa vazirligi, O'zbekiston Respublikasi O'zgidromet, "O'zbekiston havo yo'llari" MAK bilan kelishilgan:

Mudofaa vaziri R. MIRZAYEV

Toshkent sh.,
2007-yil 11-sentabr

"O'zgidromet" bosh direktori V. ChUB

Toshkent sh.,
2007-yil 11-sentabr

"O'zbekiston Havo yo'llari" MAK bosh direktori V. TYAN

Toshkent sh.,
2007-yil 11-sentabr

O'zbekiston Respublikasi davlat va eksperimental aviatsiyasida parvoz qoidalariga
1-ILOVA

Aerodrom hududida parvozlarni amalga oshirish bo'yicha

YO'RIQNOMA (Tuzilma sxemasi)

Yo'riqnomada quyidagi ma'lumotlar ko'rsatiladi:

1-bo'lim. Umumiy qoidalar

Aerodrom klassi, maqsadi, tegishliligi.

Aerodromda joylashgan aviatsiya qismlari va bo'linmalari, ularning idoraviy tegishliligi, aerodromning katta aviatsiya boshlig'i qaysi aviatsiya qism yoki bo'linmadan tayinlanganligi.

2-bo'lim. Aerodrom tasvirlanishi

Aerodromning yaqinida bo'lishi mumkin bo'lgan yirik aholi punktiga nisbatan joylashuvi. KTA geodeziya koordinatlari, aerodromning absolyut balandligi, soat kamari raqami, magnit moyilligi, o'lchamlari, grunt va uchish maydonining qoplamasi, yog'ingarchilik bo'lganida uning foydalanishga yaroqliligi.

Qoplama turi, o'lchamlari (uzunligi, kengligi, qalinligi), nishablik, shartli bir g'ildirakli tayanchga keltirilgan, mumkin bo'lgan maksimal kuch, PSN ko'rsatkichi, tormozlanishning yakuniy yo'lkalar, uchish yo'lkasining har bir UQY uchun rejalashtirilgan qismi.

Uzunligi 1800 metr va undan ortiq ko'p bo'lgan UQY uchun — UQY haqiqiy yo'l burchagi 1 daqiqagacha bo'lgan aniqlikda, uchish va qo'nishning magnit kurslari va ularga mos keladigan UQY ostonasi raqamlari.

UQY ostonalarining absolyut balandligi, zaxira UQY joylashuvi va o'lchamlari.

RD, MS, texnik maydonchalar, aerodrom-texnik vositalari to'xtash joylarining joylashuvi, o'lchamlari va raqamlari.

Uzunligi 1800 metr va undan ortiq bo'lgan UQY uchun — IPU magistral RD 1 daqiqagacha bo'lgan aniqlikda, RD va MS uchun shartli bir g'ildirakli tayanchga keltirilgan, maksimal ruxsat etilgan kuch.

Vertolyot maydonchalarining joylashuvi, ularning o'lchamlari, bir g'ildirakli tayanchga keltirilgan, maksimal ruxsat etilgan kuch, vertolyotlar turiga qarab uchish va qo'nish uchun yaroqliligi.

Start va UQY, RD, MS markirovkalarini va samoviy yaqinlashuv yo'lkalarini ajratish.

Har bir UQY yo'nalishi uchun turli HK kategoriyalari uchishi va qo'nishi uchun aerodrom minimumlari.

3-bo'lim. Aerodrom hududi

Chegara, joy relyefining qisqa tavsifnomasi, aerodromga yaqinlashishda va aerodrom hududidagi tabiiy va sun'iy to'siqlar, chizmalardagi ularning markirovkasi va ularning aerodromga nisbatan balandligi va KTAga (azimut, uzoqlashish) nisbatan ularning joylashuvi, shuningdek pastlash va qo'nishga kirish sxemalarida tegishli UQY ostonalariga nisbatan ular balandligi.

Parvoz chegaralari va eshelonlar (balandliklar) ko'rsatilgan holda samoviy hududning tuzilishi:

a) aerodrom hududlari (uchish, uskunar bo'yicha parvoz, kutish, yuklarni tashlash, HK ilojsiz tark etish, yonilg'ini to'kib yuborish va hokazolar);

b) maxsus hududlar (sinov parvozlari, yonilg'ini qo'shimcha quyish, samoviy otishmalar va hokazolar);

v) havo trassalari qismlari (MHY) va ularni to'g'rilash yo'nalishlari, havo trassalariga (MHY) chiqish (kirish) yo'nalishlari, parvozlarning doimiy yo'nalishlari (tomga, ancha kichik va kichik balandliklarda samolyotni tezlashtirish, ob-havoni bilish va boshqalar);

g) koridorlar;

d) cheklangan hududlar;

e) poligonlar, o'quv markazlari, gidrometeorologiya jarayonlariga faol ta'sir etish, portlatish ishlari hududlari va aerodrom hududidagi havo hududining boshqa tuzilmaviy elementlari.

Aerodrom hududida qo'nish maydonchalari, desantlash (qo'nish) maydonchalari, aerostatlar, zond-sharlar, boshqa uchuvchisiz HK uchirilish punktlarining joylashuvi.

Zaxira aerodromlari va qo'nish maydonchalarini magnitli yo'l burchaklari va ulargacha bo'lgan masofaning joylashuvi, qo'nish magnit kursi o'lchamlari va ular foydalanilishi mumkin bo'lgan HK turlari.

4-bo'lim. Parvozlarni bajarish

Oldingi tahrirga qarang.

Parvozlarni pastlash va qo'nishga kirish sxemasi (aylana bo'ylab, 180 darajali ikkita qayrilish bilan, chetdan, hisoblangan burchakka orqasi bilan aylanib va boshqalar) va aylana bo'ylab

300 km/s (162 uz) va undan kam bo'lgan parvoz tezligiga ega, shuningdek 4-klass HK va vertolyotlar uchun uchib chiqishdan keyingi sxemalar bo'yicha bajarilish tartibi.

(4-bo'limning ikkinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Aerodrom hududida parvozning, o'tish eshelonining, aylana bo'ylab parvozning, o'tishning minimal xavfsiz balandligi.

Aerodrom hududiga, aerodromli hududlarga, poligonlarga, desantlash (qo'nish) maydonchalariga, doimiy yo'nalish va boshqalarga kirish (chiqish) tartibi, cheklovchi pelenglarni ko'rsatgan holda, aerodrom hududiga kirish (chiqish) uchun turli meteorologiya sharoitlarida har bir UQY uchun minimal xavfsiz eshelon va boshqa zaruriy ma'lumotlar.

HK guruhlarini yig'ish va tarqatish tartibi. Qo'nishga navbatdan tashqari kirish, qo'nishga boshqatdan kirish yoki zaxira aerodromga ketish uchun harakatlarni bajarish tartibi.

Kichik va ancha kichik balandliklarda parvozlarni tartibi. Ovozdan yuqori tezlikda, shipga va samolyotni tezlashtirishga parvozlarni tartibi.

5-bo'lim. Parvozlarni boshqarish

Parvozlarni boshqarishni amalga oshiradigan SHB organlari; SHB hududlari; o'zaro munosabatlar tartibi.

Parvoz etishga buyurtma berish va parvoz boshlangani hamda tugatilgani haqida xabardor qilish tartibi.

HK boshqaruvini olganda va topshirganda SHB organlari mansabdor shaxslarining harakatlari.

Oddiy va murakkab meteo sharoitlardagi parvozlarga (VPQ va PPP bo'yicha) rahbarlik qilish tartibi.

HK o'rtasida uchish va qo'nishning minimal ruxsat etilgan oralig'i.

Aerodrom hududi orqali tranzit bilan harakatlanayotgan HK boshqarish tartibi.

HK radiolokatsiya va vizual nazorat tartibi.

Boshqa aerodromlardan kelayotgan HK qabul qilish (chiqarish) va ta'minlash masalalarini kelishish tartibi.

Birgalikda joylashish, hamkorlikda foydalanish aerodromlarida, boshqa idoralar HK uchun zaxira aerodrom sifatida doimiy ajratiluvchi aerodromlarda samoviy harakatlarni boshqarish tartibi.

HK zaxira aerodromiga yuborish tartibi.

Radiolokatsiya nazorati ostidan chiqib ketgan HK topish tartibi.

Aerodrom avariya tormoz uskunasi bilan foydalanish tartibi.

6-bo'lim. SHB organlari va ekipajning harakatlari

Xavfli meteo sharoitlar parvozlarda va parvozda alohida holat yuz berganida, shuningdek "Kover", "Strela", "Rejim" signali olinganidagi harakatlar.

7-bo'lim. Parvozlarni ta'minlash

Aeronavigatsiya ma'lumotlari bilan ta'minlash, meteorologiya va ornitologiya ta'minoti. Aerodrom hududining yil fasllarida iqlim va ornitologik holati haqida qisqacha tasnif. Ob-havoni samoviy va radiolokatsion kuzatishni tashkil etish. HK ekipajlarini haqiqiy ob-havo haqida xabardor qilish tartibi. Parvozlarni meteorologiya va ornitologiya ta'minoti bo'yicha meteorologiya bo'linmalarining operativ o'zaro harakatini tashkil etish.

Parvozlarni RTO va aloqa vositalari bilan ta'minlanishi. Aloqa vositalari va parvoz RTO aerodromda joylashuvi (SHB, navigatsiya, aloqa, yorug'lik texnik vositalar), ular ishlashi haqida ma'lumot. Parvozlarni RTO va aloqa vositalaridan foydalanish tartibi. Parvozlarni RTO va aloqa vositalari zaxiralari. Aerodrom SHB organlarining HK bilan radioaloqasini tashkillashtirish. RLS ko'rish hududlari va RSNB harakati hududlari. Zaxira va takrorlanuvchi vositalardan foydalanish tartibi.

Aviatsiya texnikasini tayyorlashni tashkil etish tartibi, muhandis-aviatsiyaviy ta'minlanishi. Aerodrom-texnik ta'minlanishi. UQY kecha va kunduz, shuningdek ko'rish cheklangan sharoitlarda

ko'zdan kechirish tartibi. Aerodrom devorlari va uni parvozlar vaqtida o'rab olish tartibi. Aerodromda odamlar, HK, aerodrom-texnik va transport vositalari harakatlanishi tartibi.

Tibbiy ta'minot.

Qidiruv-qutqaruv ta'minoti.

Qidiruv-qutqaruv ta'minoti uchun javobgarlik hududi.

Javobgarlik hududi qidiruv-qutqaruv ishlari rahbari.

Mazkur aerodromda navbatchilik uchun ajratilgan kuchlar va vositalar, ularning o'rnatilgan joyi va tayyorligi darajasi. Halokatga uchrayotgan yoki uchragan HK haqida halokat signali yoki boshqa ma'lumot olinganida aerodromda o'rnatilgan aviatsiya qismlari (bo'linmalari) rahbarlarining harakati. Aerodromda yo'q bo'lganida navbatchi qidiruv kuchlari va vositalarini chaqirish tartibi.

8-bo'lim. Ilovalar

8.1. Balandlikni egallash va HKning yo'nalishlarga va uchishning barcha yo'nalishlar uchun hududlarga ketishi sxemasi.

8.2. Har bir UQY yo'nalishi uchun pastlash va qo'nishga kirish sxemasi.

8.3. Aerodrom SHB organlari uchun belgilangan, boshqaruvni topshirish chegaralari bilan, samoviy hududni boshqarish hududlari sxemalari.

8.4. SHB organlari va ta'minlovchi xizmatlar o'rtasida aloqa sxemasi.

8.5. Aerodromda parvozlar RTO va aloqa vositalarining joylashuvi.

8.6. Gorizont va vertikal tekisliklarda radiolokatsiya vositalarining ko'rinishi hududlari sxemasi.

8.7. HK aerodrom bo'ylab harakati va to'xtash joylari joylashuv o'rni sxemasi.

8.8. Odamlar va yer usti transportini aerodrom bo'ylab harakatlanishi sxemasi.

8.9. Vizual kuzatuvda gorizont ko'rinishni aniqlash uchun xarakterli mo'ljallarning joylashuvi sxemasi.

8.10. Aerodrom hududida ornitologik vaziyatning sxemasi.

8.11. Aerodromning elektromagnit maydonlari va aviatsiya shovqinlari parametrlarining raqamlangan hududlari (fuqarolik-turar joy, madaniy-maishiy va sanoat qurilishi cheklangan hududlar) sxemasi.

Instruksiya aerodromda joylashgan aviatsiya va SHB tashkilotlarning xususiyatlari tufayli ehtiyoj tug'ilishiga qarab boshqa bo'limlar va sxemalar kiritilishi mumkin.

O'zbekiston Respublikasi davlat va eksperimental aviatsiyasida parvoz qoidalariga
2-ILOVA

Aerouzel hududida parvozlarni amalga oshirish bo'yicha

YO'RIQNOMA (tizimli sxema)

Yo'riqnomada quyidagi ma'lumotlar ko'rsatiladi:

1-bo'lim. Umumiy qoidalar

Aerouzelga kiradigan aerodromlar, ularning klasslari, mo'ljallanganligi va idoraviy tegishlilik, shuningdek qanaqa aviatsiya qismlari va bo'linmalari joylashganligi.

2-bo'lim. Aerouzel hududi

Aerouzel hududi chegaralari va aerouzelga kiruvchi aerodromlarning uchish va qo'nish hududlari. Foydalanilishi o'zaro muvofiqlashtirilishni va kelishuvni talab etadigan aerodrom va maxsus hududlar, parvozlarning doimiy yo'nalishi (shiftga, ancha kichik balandliklarda samolyotlarni tezligini oshirishga, ob-havoni kuzatishga va boshqalarga), aviatsiya poligonlari hududi va aerouzel hududi havu hududi tizimining boshqa elementlari.

3-bo'lim. Parvozlarni tashkil etish va bajarish

Aerouzel aerodromlarida joylashgan qismlar (bo‘linmalar) hududlari, poligonlar, desantlashtirish (qo‘nish) maydonchalari, havo yo‘nalishlari va boshqalarni taqsimlash va ulardan foydalanish tartibi.

Qayerda zarurat bo‘lsa aerouzel hududining pastki esheloni (o‘tish esheloni), aerouzel aerodromlari uchun yagona o‘tish balandligi.

Havo trassalari va MHY uchastkalari va kesib o‘tish tartibi.

Aerouzel hududida mo‘ljalni, uning xarakterli xususiyatlarini inobatga olgan holda tiklash tartibi.

4-bo‘lim. Parvozlarni boshqarish

Aerouzel aerodromlari SHB organlari, aerouzel bosh SHB organi va uning aerouzel boshqa SHHK organlari bilan o‘zaro faoliyati.

Parvozlarga buyurtma berish tartibi.

Kunduzi va kechasi oddiy va murakkab meteorologiya sharoitlarida samoviy harakatni boshqarish tartibi.

SHB hududlari, samoviy harakatni boshqarishni topshirish va qabul qilib olish chegaralarini taqsimlanishi. Rejalashtirish, muvofiqlashtirish va parvozlarni (samoviy harakatni) bevosita boshqarishda aerouzel SHB organlari o‘rtasidagi o‘zaro hamkorlik.

Havo hududidan foydalanish va parvozlarni tartibining belgilangan tartibiga rioya etilishini nazorat qilish. HHQ qo‘shinlari organlari bilan o‘zaro harakatlanish tartibi.

Aerouzel hududidan tranzit bilan o‘tadigan HK parvozini boshqarish tartibi.

SHB organi va ekipajlarning “Rejim”, “Strela”, “Kover” signallari olingandagi harakati tartibi.

5-bo‘lim. Aloqa vositalari va parvozlarni RTU

SHB organlari va aerouzel aerodromlari o‘rtasidagi aloqaning tashkil etilishi.

Aerouzel aloqa vositalari va parvozlarni RTU foydalanish tartibi. Aerouzel RLS ko‘rish hududi, YaNRT ishlash hududi va ular ishi ma’lumotlari.

6-bo‘lim. Ilovalar

1:500000 (1:200000) masshtabdagi radiouzel havo hududi tuzilishi xaritasi. Unda quyidagilar belgilanadi:

a) aerouzel hududi chegarasi;

b) aerodromlar, ular hududlarining uchuvchi hududlari bilan chegaralari, kirish va chiqish koridorlari (yo‘nalishlari);

v) poligonlar, desantlash (qo‘nish) maydonlari;

g) maxsus hududlar;

d) havo trassalari, MHY, havo trassalarining to‘g‘rilash yo‘nalishlari va MHY hamda aerouzel hududi havo hududi tuzilmasining boshqa elementlari;

Uchishga buyurtma berish sxemasi, SHB organlari va HHQ qo‘shinlarini HK haqiqiy uchishlari haqida xabardor qilish sxemasi;

Aerouzel aloqani tashkil etish sxemasi;

Aerouzel hududida HK parvozinin turli balandligida radiolokatsiya vositalari hududlari ko‘rinishi va SHB organlari radiotexnika vositalari ishchi hududlari sxemalari.

Samoviy harakatni boshqarish hududlarini, boshqarishni topshirish chegaralari bilan birgalikda, aerodromlar SHB organlari o‘rtasida taqsimlanishi sxemasi.

Aerouzel aerodromlarining HK turlari bo‘yicha kechasi va kunduzgi parvozi va qo‘nishi uchun minimumlari ro‘yxati.

Yo‘riqnomaga aerouzel samoviy harakatni boshqarish va tashkil etish xususiyatlari tufayli ehtiyoj tug‘ilishiga qarab boshqa materiallar ham kiritilishi mumkin.

Parvozning xavfsiz balandliklari hisobi

760 mm.sm.ust. (1013,2 mbar) atmosfera bosimi bo'yicha parvozlarning xavfsiz balandligi hisobi quyidagi formulalar bilan ishlab chiqiladi:

$$H_{\text{хавфсиз. 760}} = H_{\text{хақ. хавфсиз.}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_t + (760 - P_{\text{мин. келт.}}) \cdot 11;$$

$$H_{\text{хавфсиз. 1013,2}} = H_{\text{хақ. хавфсиз.}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_t + (1013,2 - P_{\text{мин. келт.}}) \cdot 8,25, \text{ бу ерда:}$$

$N_{\text{haq. xavfsiz.}}$ — parvozning haqiqiy xavfsiz balandligini belgilangan ko'rsatkichi, m;

$N_{\text{rel.}}$ — yo'lkaning yo'l qo'yilgan kengligi doirasida, joy relyefining, undagi sun'iy to'siqlar balandligini hisobga olingandagi, eng yuqori nuqtasining absolyut balandligi, m;

$R_{\text{min. kelt.}}$ — dengiz sathi darajasiga keltirilgan, parvoz yo'nalishi (uchastkasi) bo'yicha minimal atmosfera bosimi, mm.sm. ust. (mbar);

N_t — quyidagi formula bilan aniqlanadigan, balandlik o'lchagichning metodik temperatura tuzatgichi, metr

$$H_t = \frac{t_0 - 15^0}{300} * H_{\text{тўтр.}} \text{ бу ерда:}$$

$$H_{\text{тўтр.}} = H_{\text{хақ. хавфсиз.}} + H_{\text{тўсик.}} \text{ бу ерда:}$$

t_0 — parvoz yo'nalishi (uchastka) bo'ylab minimal temperatura.

Aerodrom hududida parvozlarni amalga oshirish bo'yicha yo'riqnoma va aeronavigatsiya axborotlari to'plamiga kiritish uchun yaqinlashish hududida 760 mm.sm.ust. (1013,2 mbar) atmosfera bosimida parvozning xavfsiz balandligi quyidagi formulalar bilan ishlab chiqiladi:

$$H_{\text{яқин хавфсиз.}} = H_{\text{хақ. хавфсиз.}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_t + (760 - P_{\text{аэр. келт.}}) \cdot 11;$$

$$H_{\text{яқин хавфсиз.}} = H_{\text{хақ. хавфсиз.}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_t + (1013,2 - P_{\text{аэр. келт.}}) \cdot 8,25, \text{ бу ерда:}$$

$N_{\text{haq. xavfsiz.}}$ — parvozning belgilangan haqiqiy xavfsiz balandligi ko'rsatkichi, m;

ΔN_t — ko'p yillik kuzatishlar bo'yicha aerodromdagi o'rtacha yillik temperatura bo'yicha aniqlanadigan, balandlik o'lchagichning metodik temperatura tuzatgichi, m;

$R_{\text{aer. kelt.}}$ — ko'p yillik ma'lumotlar bo'yicha aerodromdagi dengiz sathi darajasiga keltirilgan minimal atmosfera bosimi, mm.sm.ust. (mbar).

Quyidagi formula bo'yicha hisoblanadi:

$$P_{\text{аэр. келт.}} = \frac{H_{\text{аэр}}}{11(8,25)} + P_{\text{аэр.}} \text{ бу ерда:}$$

N_{aer} — aerodromning dengiz sathiga nisbatan yuqoriligi, m;

R_{aer} — ko'p yillik kuzatuvlar bo'yicha aerodrom UQY darajasidagi minimal atmosfera bosimi, mm.sm.ust. (mbar).

Aerodrom hududida parvozlarni amalga oshirish bo'yicha yo'riqnoma va aeronavigatsiya axborotlari to'plamiga kiritish uchun aerodrom doirasi (balandlik doirasi) bo'yicha parvoz balandligi quyidagi formula bo'yicha ishlanadi:

$$H_{\text{айл.}} = H_{\text{хақ. хавфсиз.}} + \Delta H_{\text{рел}} - \Delta H_t, \text{ бу ерда:}$$

$N_{\text{haq. xavfsiz.}}$ — uchish va qo'nish hududida haqiqiy xavfsiz balandlikning belgilangan ko'rsatkichi, metr;

N_{rel} — yo'lkaning belgilangan kengligi doirasida, joy relyefining, undagi sun'iy to'siqlar balandligini hisobga olingandagi, aerodrom darajasiga nisbatan eng yuqori nuqtasining absolyut balandligi, metr;

N_t — ko‘p yillik kuzatishlar orqali aniqlangan aerodromdagi o‘rtacha yillik temperatura bilan belgilanadigan, balandlik o‘lchagichning quyidagi formula bilan aniqlanadigan metodik temperatura tuzatgichi, metr:

$$\Delta H_t = \frac{t_0 - 15^{\circ}}{300} H_{\text{tўғр.}} \text{ бу ерда:}$$

t_0 — ko‘p yillik kuzatuvlar bo‘yicha aerodromning o‘rtacha yillik temperaturasi, do‘l;

$$H_{\text{tўғр.}} = H_{\text{хақ. хағфсиз.}} + \Delta H_{\text{рел.}} \text{ (метр).}$$

Aerodrom hududida parvozlarni amalga oshirish bo‘yicha yo‘riqnoma va aeronavigatsiya axborotlari to‘plamiga kiritish uchun aerodrom hududida MBV minimal xavfsiz balandligini hisoblash quyidagi formula bo‘yicha amalga oshiriladi:

$$\text{МХБ} = 300 + \Delta H_{\text{рел.}} - \Delta H_t \text{ бу ерда:}$$

ΔN_{rel} — uchishga yaqinlashish va qo‘nish yo‘nalishida UQY ostonasi darajasiga nisbatan, sun‘iy to‘siqlarni hisobga olgan holda, joy relyefining eng baland nuqtasi, metr;

ΔN_t — ko‘p yillik kuzatishlar orqali aniqlangan aerodromdagi o‘rtacha yillik temperatura bilan belgilanadigan, balandlik o‘lchagichning quyidagi formula bilan aniqlanadigan metodik temperatura tuzatgichi, metr:

$$\Delta H_t = \frac{t_0 - 15^{\circ}}{300} H_{\text{tўғр.}} \text{ бу ерда:}$$

t_0 — ko‘p yillik kuzatuvlar bo‘yicha aerodromning o‘rtacha yillik temperaturasi, do‘l;

$$H_{\text{tўғр.}} = 300 + H_{\text{рел.}} \text{ (метр).}$$

Aerodrom hududi minimal xavfsiz balandligi, agar uning ko‘rsatkichi o‘tish esheloniga teng yoki undan ortiq bo‘lsa, quyidagi formula bo‘yicha chiqariladi:

$$\text{МХБ} = 300 + H_{\text{рел.}} - \Delta H_t + (760 - P_{\text{аэр. м.лг.}}) \cdot 11, \text{ бу ерда:}$$

N_{rel} — qo‘nishga yaqinlashish va kirish yo‘nalishida, joy relyefining, undagi sun‘iy to‘siqlar balandligini hisobga olingandagi, eng yuqori nuqtasining absolyut balandligi, metr;

ΔN_t — ko‘p yillik kuzatishlar orqali aniqlangan aerodromdagi o‘rtacha yillik temperatura bilan belgilanadigan, balandlik o‘lchagichning quyidagi formula bilan aniqlanadigan metodik temperatura tuzatgichi, metr:

$$\Delta H_t = \frac{t_0 - 15^{\circ}}{300} H_{\text{tўғр.}} \text{ бу ерда:}$$

t_0 — ko‘p yillik kuzatuvlar bo‘yicha aerodromning o‘rtacha yillik temperaturasi, do‘l;

$$H_{\text{tўғр.}} = 300 + H_{\text{рел.}} \text{ (метр),}$$

$R_{\text{аэр. келт.}}$ — aerodromda ko‘p yillik ma‘lumotlar bo‘yicha dengiz sathi darajasiga keltirilgan, minimal atmosfera bosimi quyidagi formula bo‘yicha chiqariladi:

$$P_{\text{аэр. м.лг.}} = \frac{H_{\text{аэр}}}{11(8,25)} + P_{\text{аэр.}} \text{ бу ерда:}$$

$N_{\text{аэр}}$ — aerodrom dengiz sathiga nisbatan yuqoriligi, metr;

R_{aer} — ko'p yillik kuzatishlar bo'yicha aerodrom UQY darajasida minimal atmosfera bosimi, mmetrsmetrust (mbar).

Eslatma: agar MXB o'tish esheloniga teng va undan ortiq bo'lsa, unda dengiz sathi darajasidan ko'rsatiladi va qavssiz yoziladi.

Pastki eshelondan pastroqda parvozda aerodrom hududida xavfsiz balandlik hisobi quyidagi formula bo'yicha chiqariladi:

$$H_{aэр. хавфс.} = H_{хак. хавфсиз.} + \Delta H_{тўсик.} - \Delta H_t, \text{ бу ерда:}$$

$N_{haq. xavfsiz.}$ — uchish va qo'nish hududida haqiqiy xavfsiz balandlikning belgilangan ko'rsatkichi, metr;

$N_{to'siq.}$ — aerodrom darajasiga nisbatan joy relyefining, sun'iy to'siqlar inobatga olingan holda, eng baland nuqtasi balandligi. Parvoz tezligi 300 km/s ortiq bo'lganida sun'iy to'siqlar balandligi $N_{to'siq.}$ hisobga olinadi, tog'li joylarda esa, hamma holatlarda ham, parvoz tezligidan qat'i nazar, yo'lkaning belgilangan kengligi doirasida hisobga olinadi, metr;

ΔN_t — quyidagi formula bo'yicha metrlarda aniqlanadigan, balandlik o'lchagichning metodik tuzatgichi:

$$\Delta H_{tк} = \frac{t_0 - 15^{\circ}}{300} H_{тўтр.} \text{ бу ерда:}$$

t_0 — aerodromdagi haqiqiy harorat, do'l;

$$H_{тўтр.} = H_{хак. хавфсиз.} + \Delta H_{тўсик.} \text{ метр}$$

Yo'nalish bo'yicha (aviatsiya ishlari hududida) pastki eshelondan pastda xavfsiz parvoz balandligi quyidagi formula bo'yicha chiqariladi:

$$H_{келт. хавфсиз.} = H_{хак. хавфсиз.} + H_{тўсик.} - \Delta H_b \text{ бу ерда:}$$

$N_{haq. xavfsiz.}$ — xavfsiz parvozning belgilangan ko'rsatkichi, metr;

$N_{to'siq.}$ — joy relyefining, undagi tabiiy to'siqlarni inobatga olgan holda, eng baland nuqtasining absolyut balandligi. Parvoz tezligi 300 km/s ortiq bo'lganida sun'iy to'siqlar balandligi $N_{to'siq.}$ hisobga olinadi, tog'li joylarda esa, hamma holatlarda ham, parvoz tezligidan qat'iy nazar, yo'lkaning belgilangan kengligi doirasida hisobga olinadi, metr;

ΔN_t — quyidagi formula bo'yicha metrlarda aniqlanadigan, balandlik o'lchagichning metodik tuzatgichi:

$$\Delta H_t = \frac{t_0 - 15^{\circ}}{300} H_{тўтр.} \text{ бу ерда:}$$

t_0 — uchish va qo'nish (ulardan kamrog'i) aerodromida haqiqiy harorat, do'l;

$$H_{тўтр.} = H_{хак. хавфсиз.} + H_{тўсик.} \text{ метр}$$

Aerodrom hududida o'tish esheloni hisobi quyidagi formula bo'yicha chiqariladi:

$$H_{т. эш.} = H_{тўтнш.} + 600 + H_{aэр.} \text{ бу ерда:}$$

$N_{o'tish.}$ — aerodrom hududiga o'tish balandligi, ko'rsatkichi doira bo'ylab parvoz balandligidan past bo'lmasligi lozim (metr);

$N_{aer.}$ — aerodromning dengiz sathiga nisbatan balandligi (metr).

Aerodromning dengiz sathi darajasiga keltirilgan bosimi standart bosimga tenglashgan holdagi sharoitida hisoblanadi. Hisoblash orqali olingan balandlik ko'rsatkichi yaqinroq bo'lgan yuqori eshelongacha yaxlitlanadi.

Hisoblangan o'tish esheloni ushbu aerodrom hududida parvozlarni amalga oshirish bo'yicha yo'riqnomada va boshqa aeronavigatsiya ma'lumotlari hujjatlarida ko'rsatiladi.

Aerouzelga o'tishning pastki esheloni aerouzelga kiruvchi aerodromlarga o'tishning eng ko'p eshelonidan past bo'lmagan qilib belgilanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida "Fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish qoidalari" (O'zR AQ-91)ga
4-ILOVA

Kutish hududida parvoz

QOIDALARI

1-§. Kutish hududlari

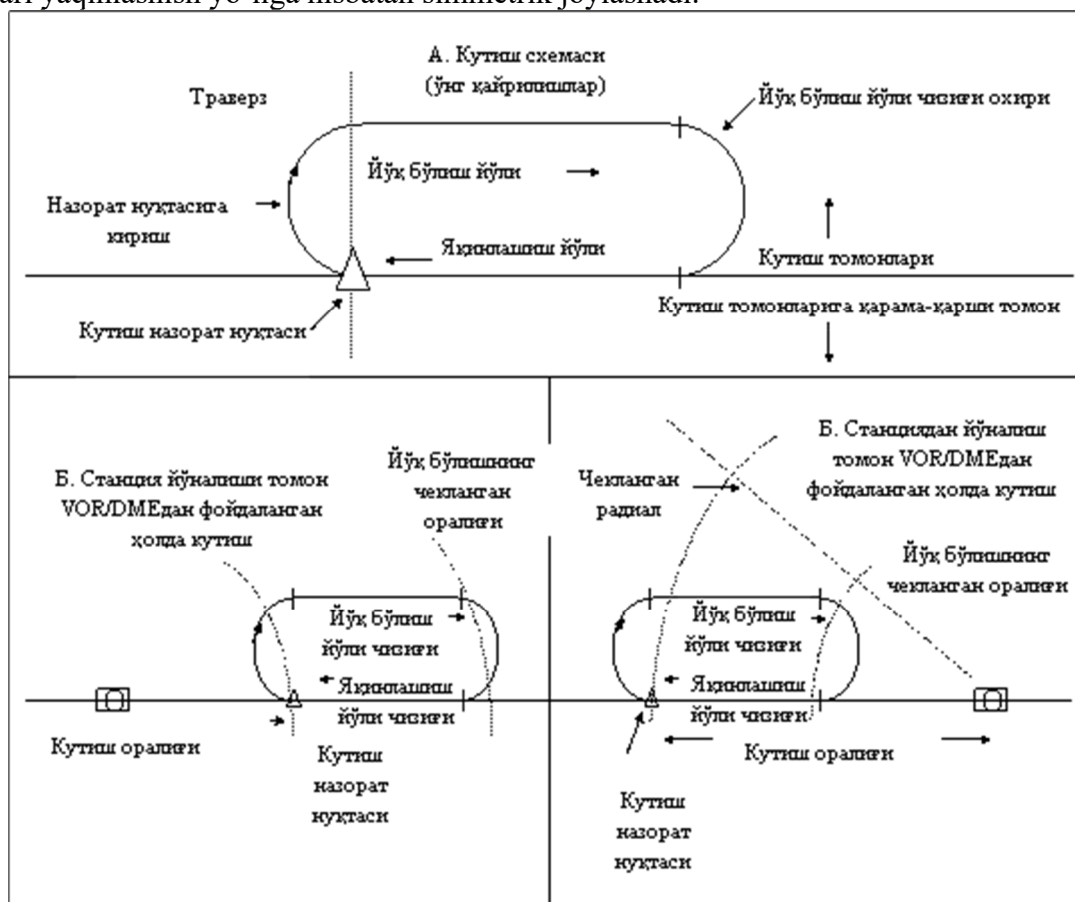
1. Navbatdagi HK aerodromga kelishini yoki qo'nishga kirishini boshqarishni ta'minlash uchun, qoida tariqasida aerodrom aeronavigatsiya nuqtasi yoki havo koridori ustida joylashadigan kutish hududlari belgilanadi.

2. HK kutish hududidagi harakatlari belgilangan sxema bo'yicha bajariladi.

Kutish sxemasining konfiguratsiyasi va foydalaniladigan atamalar.

1-rasm

1-rasmda keltirilgan kutish sxemasi kutish hududlari o'ng bilan qayrilish parvozlari (standart) sxemalariga kiradi. Kutish hududlarida chap qayrilishli (nostandart) parvozlarning tegishli sxemalari yaqinlashish yo'liga nisbatan simmetrik joylashadi.



Yo'l chizig'i hamma sxemalarda ko'rsatilgan va uchuvchilar kursni ma'lum shamolga to'g'rilagan holda, kurs va vaqtga kutish hududiga kirishda va unda parvozi davomida tuzatishlar kiritib, yo'l chizig'ida ushlab turishlari lozim.

3. Kutish hududida parvozlarning uskunalar ko'rsatkichlari bo'yicha tezligi.

3.1. Kutish zonasiga kirish va undagi parvozlarning quyidagi jadvalda berilgan yoki undan kam bo'lgan tezlik ko'rsatkichlarida amalga oshiriladi.

Parvozlarning balandligi	Odatiy sharoitlar	Turbulentlik sharoitlari
Qo'shimcha 140 eshelon (4250 metrgacha)	425 km/s (230 uz) 315 km/s (170 uz) ²	425 km/s (230 uz) 315 km/s (170 uz) ²
140 eshelon (4250 metrdan) yuqorilari qo'shimcha 200 eshelon (6100 metrgacha)	445 km/s (240 uz)	520 km/s (280 uz) yoki nima kamligidan kelib chiqib, 0.8 M
200 eshelon (6100 metrdan) yuqorilari 340 eshelon (10 350 metr) qo'shimcha	490 km/s (265 uz)	
340 eshelon (10 350 metrdan) yuqori	0.83 M	0.83 M

Eslatma:

yuqorida ko'rsatib o'tilgan parvoz balandliklari balandlik o'lchagichni moslashtirilishiga qarab nisbiy balandlik yoki parvoznining tegishli eshelonlari orqali aks ettiriladi; faqat A va B toifadagi HK kutishi uchun.

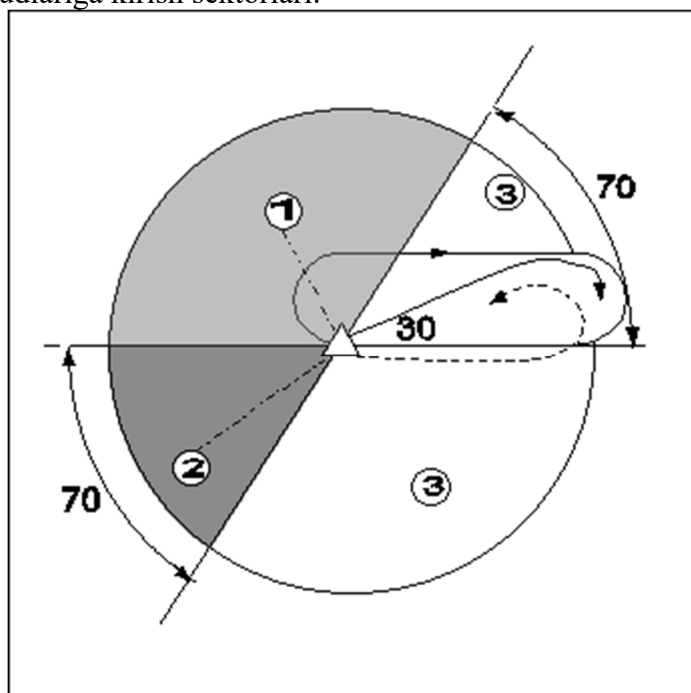
3.2. Barcha qayrilishlar 25 daraja og'ish burchagi va 3 daraja/sekund burchak tezligi bilan bajarilishi kerak, bunda og'ishning kichik burchagi olinadi.

3.3. Ketish yo'li chizig'i bo'ylab parvoz vaqti 140 eshelongacha bo'lgan (4250 m) balandlikkacha bir daqiqani tashkil etadi va 140 eshelondan (4250 m) baland balandliklarda 1 daqiqa 30 sek, agar kutish sxemasida o'zgacha vaqt belgilangan bo'lmasa.

3.4. Ketish yo'li chizig'i bo'ylab parvoznining hisoblanishi nazorat nuqta ustidan yoki uning yonidan, undan kechroq nima bo'lishiga qarab, boshlanadi. Agar yonning joylashgan o'rnini aniqlash mumkin bo'lmasa, unda hisob ketish yo'li chizig'iga qayrilgan vaqtdan boshlanadi.

2-§. Kutish hududiga kirish va chiqish

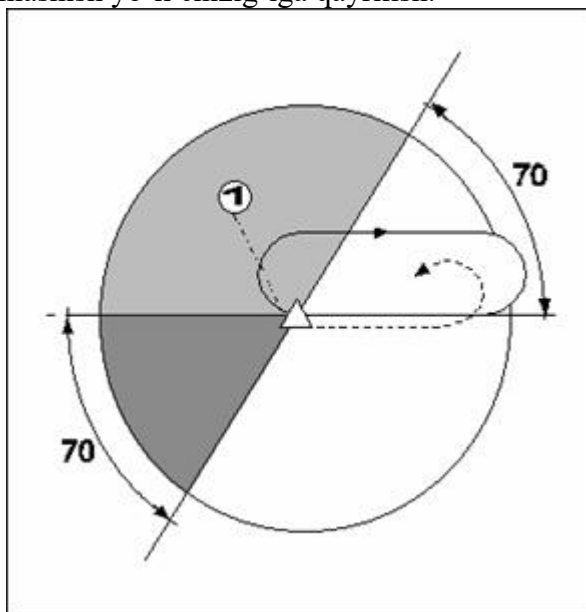
4. Kutish hududlariga kirish sektorlari.



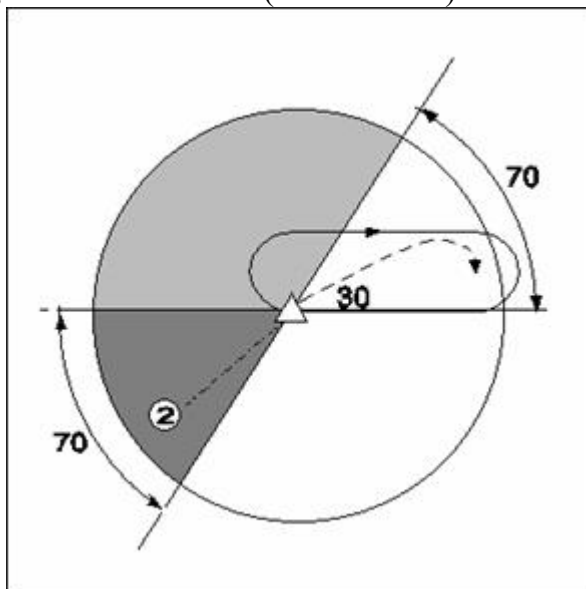
Kutish hududlariga kirish kirishning o'sha sektorlari yo'nalishlaridan (1, 2, 3) amalga oshiriladi, bunda sektor chegaralarining har tomonidan 5 daraja og'ishga ruxsat etiladi.

5. Kutish hududiga 1-sektordan kirish (parallel kirish). Kutish hududi nazorat nuqtasini uchib o'tgan HK ketish yo'li chizig'iga parallel bo'lgan yo'l chizig'iga qayrilishni amalga oshiradi va ketish yo'lida parvoz qilish uchun berilgan vaqtga teng u bo'ylab davom etadi. So'ngra kutish hududi nazorat nuqtasi tomonga parvozga chiqish uchun ketish yo'li chizig'i tomonga qayrilishni bajaradi. Kutish hududi nazorat nuqtasi ustidan ikkilamchi parvoz amalga oshirilganidan keyin ketish yo'li chizig'iga qayrilish amalga oshiriladi va keyinchalik sxema bo'yicha:

berilgan vaqt davomida ketish yo'li chizig'i bo'ylab parvoz;
180 darajada yaqinlashish yo'li chizig'iga qayrilish.

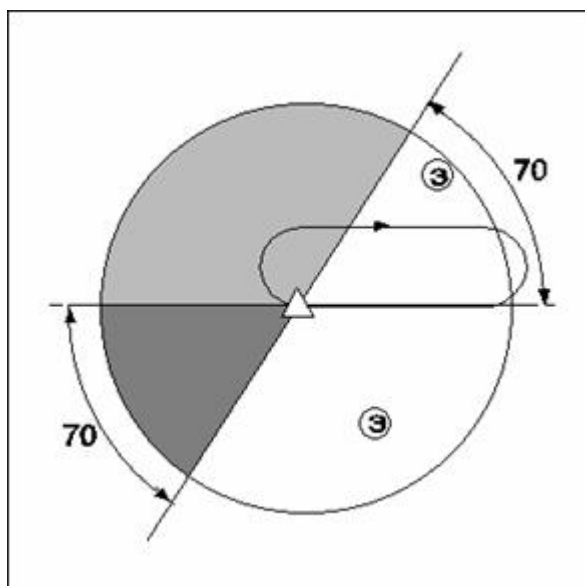


6. Kutish hududiga 2-sektordan kirish (aralash kirish).



Kutish hududi nazorat nuqtasi uchib o'tilganidan keyin HK yaqinlashish chizig'iga 30 daraja burchak ostida yotgan chiziqqa qayrilishni bajaradi va ketish yo'li chizig'i uchun ko'rsatilgan vaqt yoki 1 min 30 sek, nima qisqaligiga qarab, davomida parvozni bajaradi. Shundan keyin yaqinlashish chizig'iga qayrilish bajariladi va qolgani sxema bo'yicha.

7. Kutish hududiga 3-sektordan kirish (to'g'ri kirish).



Kutish hududi nazorat nuqtasidan uchib o'tilgandan keyin HK ketish yo'li chizig'iga qayrilishni amalga oshiradi va ko'rsatilgan sxema bo'ylab davom etadi. Kutish yo'li chizig'i bo'ylab davom etish vaqti hisobi kutish hududi nazorat nuqtasi yonidan uchib o'tilgan vaqtdan boshlanadi. So'ngra yaqinlashish yo'li chizig'iga chiqish uchun 180 darajada qo'shaloq qayrilish bajariladi. Qayrilishning o'rtacha burchagi 25 darajadan oshmasligi lozim.

8. Kutish punktini tark etishga ruxsat olgan uchuvchi ko'rsatilgan vaqtda kutish hududi doirasida belgilangan vaqtga, ko'rsatilgan vaqtda kutish punktini tark etish uchun vaqtini to'g'rilashi lozim.

3-§. Shamol ta'sirini kompensatsiya qilish uchun nazorat harakatlari

9. Yaqinlashish yo'lidagi kutish nazorat nuqtasini uchib o'tgunga qadar yaqinlashish yo'li chizig'iga qaytish maqsadida shamol ta'sirining kompensatsiyasi uchun kursda ham va vaqt bo'yicha ham tuzatishlar kiritish kerak.

10. Bunday tuzatishlarni kiritishda aeronavigatsiya vositalarining bor ko'rsatkichlarini va nazarda tutilgan yoki ma'lum shamol haqidagi ma'lumotlardan to'liq hajmda foydalanish lozim. DMEdan cheklangan darajadagi oraliq masofa doim yo'lining orqaga qaytish chizig'ini chegaralaydi. Cheklangan radial e'lon qilingan va samolyot dastlab shu radialga kiradigan taqdirda, u yaqinlashish yo'li chizig'iga qayrilguncha, hech bo'lmaganida DMEdan kerakli oraliq masofaga uzoqlashguncha shu bo'ylab davom etishi lozim.

(4-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2011-yil 11-noyabrda 143-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-2, 07.12.2011y.) tahririda — O'R QHT, 2011-y., 49-son, 503-modda)

O'zbekiston Respublikasi davlat va eksperimental aviatsiyasida parvoz qoidalariga
5-ILOVA

Halokat va shoshilinchlik signallari ro'yxati

HKdan uzatiladigan halokat signallari

Birgalikda yoki alohida uzatilayotgan halokat signallari HKga jiddiy va bevosita xavf solinganligini va u zudlik bilan yordamga muhtoj ekanligini anglatadi.

Halokat signallari quyidagi yo'l bilan uzatiladi:

a) radiotelefon orqali uzatiladigan signal 3-marta takrorlanadigan "SOS", 1-marta "DE" va halokatga uchrayotgan HK ekipaji pozivnoylari 3-marta takrorlanishi;

b) radiotelefon orqali uzatiladigan "Halokatga uchrayapman" signali (xalqaro parvozlarda "Meydey") 3-marta, "Men" 1-marta, halokatga uchrayotgan HK ekipaji pozivnoylari 3-marta uzatilishi;

v) qisqa vaqt davomida chiqariladigan, qizil rangda yarqiraydigan raketalar;

Halokat signallari ularni qabul qilganlik haqida tasdiq olinmagunicha qisqa intervallar bilan takrorlanib turishi lozim.

Agar sharoit bo'lsa halokat signali ortidan halokat to'g'risidagi ma'lumot uzatilishi ham mumkin:

- a) joy kengligi — 2-marta;
 - b) joy uzoqligini — 2-marta;
 - v) o'rtacha yevropa (Grinvich bo'yicha) vaqti — 2-marta;
 - g) shikastlanish turi va kerak bo'lgan yordam — 1-marta;
 - d) HK komandiri tomonidan qabul qilingan qaror va qidiruv va qutqaruviga ko'maklashuvchi boshqa ma'lumotlar — 1-marta;
 - e) "Qabul" — so'zi.
- Halokat haqidagi har bir xabardan keyin 1-2 daqiqa aloqaga chiqish lozim.

HKdan uzatilayotgan signallarning shoshilinchligi

Shoshilinch signallar HKni ilojsiz qo'nishga majbur qiladigan, lekin zudlik bilan yordam ko'rsatilishini talab etmaydigan qiyinchilikni boshdan kechirayotganini xabardor qilishini anglatadi:

- a) qo'nish faralarining takroriy o'chirib yoqilishi;
- b) aero navigatsiya chiroqlarini ularning impulsiv yonishidan boshqacha takroriy o'chirib yoqilishi.

HK va undagi yo'lovchilar va ekipaj uchun ehtimoliy xavf mavjud bo'lganidagi uzatiladigan xalqaro shoshilinch signallar uzatiladi:

- a) radiotelegrafda — "''";
- b) radiotelefonda — "PAN (RAN)"

Qidiruv-qutqaruv ishlarida qo'llaniladigan signallar

Ilojsiz qo'nishni sodir qilishgacha, "KOSPAS-SARSAT" sputnik tizimi bilan pelengatsiyani ta'minlash uchun radiostansiyani tonli xabar uzatish tartibi ("Mayak" tartibiga) yoqish lozim. Bu rejimda uch soat davomida ilash lozim, keyin aloqa tartibiga o'tiladi. Keyinchalik ilojsiz qo'nishning birinchi kunlari har bir soat boshida uch marta halokat to'g'risida xabar uzatishni va ulardan har bir xabardan keyin uch daqiqadan qabul tartibiga o'tish kerak, sutkaning boshqa vaqtida radiostansiyani qabul tartibida ushlash zarur.



Oxirgi sutkalarda ar bir soat boshida uch marta halokat to'g'risida xabar uzatishni va ulardan har bir xabardan keyin uch daqiqadan qabul tartibiga o'tish kerak, sutkaning boshqa vaqtida radiostansiyani o'chirib qo'yish lozim.

Halokatga uchragan HK ekipajiga, o'zaro radio shovqinlarga yo'l qo'ymaslik maqsadida, radiostansiyalarni bir vaqtning o'zida bir nechta avariya-qutqaruv uzatish UKV ulash TAQIQLANADI.

"Yer — osmon" vizual signallarining kodlari. Yerdan turib qidiruv-qutqaruv HK ekipajlariga uzatiladigan signallar.

Tirik qolganlar foydalanishi uchun "Yer — osmon" vizual signallarining kodi

№	Signalning mazmuni	Signal
1.	Yordam kerak	V
2.	Tibbiy yordam kerak	X
3.	Yo'q yoki salbiy	N
4.	Ha yoki ijobiy	λ
5.	Shu yo'nalishda harakatlanyapmiz	↑
Yerda qidiruv guruhlarini foydalanishi uchun "er — havo" vizual signallari kodi		
1.	Harakatlar (Operatsiyalar) tugatilgan	L L L
2.	Biz hamma odamlarni topdik	L L
3.	Biz faqat bir nechta odamlarni topdik	⊢

4.	Biz qidiruvni davom ettira oladigan ahvoldamasmiz. Bazaga qaytamiz.	XX
5.	Ikkita guruhga bo'landik. Har bir guruh ko'rsatilgan yo'nalish bo'yicha harakatlanadi	
6.	Havo kemasi mana shu yo'nalishda ekanligi to'g'risida ma'lumot olindi	
7.	Hech narsa topolmadik. Qidiruvni davom ettiramiz.	NN

Signal o'lchamlari iloji boricha uzunligi 2,5 kam bo'lmasligi, va ularni maksimal darajada qoraytirib qilish lozim.

Vizual signallar sifatida ko'rinarli joyda matodan, parashyut materialidan, daraxt bo'laklaridan, toshlardan, qoplamalardan va boshqa narsalardan qo'yib chiqilgan yo'lakchalar bo'lishi mumkin. Yuqorida eslatib o'tilgan signallarga radio, yorug'lik signal raketalari, tutun va boshqa narsalar yordamida e'tiborni jalb qilish mumkin.

Qidiruv qutqaruv HK ekipaji tomonidan havoda uzatiladigan signallar

Yerdan berilgan signal tushunilganligi to'g'risida HK ekipaji uzatadigan signallar:

kunduzi — HKni qanotidan qanotiga chayqalishi;

kechasi — qo'nish faralarini ikki marta uchirib yoqish, agar HK bu fonarlari bo'lmasa ikki marta ANO yoqib uchirish.

Agar HK shunday signallarni uzatmasa, dyemak ekipaj erdan uzatilayotgan signallarni tushunmagan.

Qidiruv HK ekipajlari tomonidan suv usti kemalariga uzatiladigan signallar

Qidiruv HK ekipajlari suv usti kemasini halokatga uchragan HK yoki dengiz (daryo) kemasiga yo'naltirishda quyidagi manevrlarni bajaradi:

— suv usti kemasi ustida kamida bir marta aylanib uchadi;

— qanotdan qanotga chayqalib, suv usti kemasi yurishi kerak bo'lgan kursni past balandlikda kesib o'tadi;

— suv usti kemasi ortidan ergashishi lozim bo'lgan kursga chiqadi.

Agar signal uzatilgan suv usti kemasining yordami boshqa talab etilmasa, qidiruv HK suv usti kemasining tumshuq qismi yaqinida qanotdan qanotga chayqalib, past balandlikda uning yurayotgan chizig'ini kesib o'tib parvoz qiladi.

Suv usti kemalaridan qidiruv HK ekipajiga uzatiladigan signallar

Suv usti kemalari qidiruv HK ushbu ilovada ko'rsatib o'tilgan signallarini olganligi haqida quyidagicha tasdiqlaydi:

— kodli vimpel (vertikal qizil va oq yo'llari bor) yuqoriga oxirigacha ko'tarib;

— signal fonari bilan Morze kodi bo'yicha bir necha marta "T" harfini uzatib;

— kursni o'zgartirib HK orqasidan yurib.

Uzatilgan ko'rsatmalar bajarilishi iloji yo'qligi to'g'risida suv usti kemalari quyidagicha signal uzatadi:

— xalqaro "N" bayrog'ini ko'tarib (shaxmat taxtasidagi kabi oq va ko'k kvadratli);

— signal fonari bilan Morze kodi bo'yicha bir necha marta "N" harfini uzatib.

O'zbekiston Respublikasi davlat va eksperimental aviatsiyasida parvoz qoidalariga
6-ILOVA

Fuqaro havo kemalarini tutib olinishi

O'zbekiston Respublikasi havo hududida rioya etilishi lozim bo'lgan prinsiplar:

a) fuqaro havo kemalarini tutib olish faqat oxirgi zarurat paytida qo'llanadi;

b) uni agar rejalashtirilgan yo‘l chizig‘iga olib borish, O‘zbekiston Respublikasi hududidan tashqariga chiqarib yuborish, ta‘qiqlangan, parvoz qilinishi cheklangan yoki xavfli hududidan boshqa tarafga yo‘naltirish yoxud ushbu HKga ko‘rsatilgan aerodromda qo‘nishiga zarurat bo‘lmasa tutib olish amalga oshirilganida HKni tanib olish bilan cheklaniladi;

v) fuqaro HKlarni o‘quv tutib olishlarga yo‘l qo‘yilmaydi;

g) tutib olingan fuqaro HK bilan aloqa o‘rnatish iloji bo‘lganida parvoz yo‘nalishi va tegishli ma‘lumotlar berilishi lozim;

d) tutib olingan fuqaro HK uchib o‘tayotgan territoriyasida qo‘nishni amalga oshirilishi talab etilsa, qo‘nish uchun ko‘rsatilgan aerodrom HK xavfsiz qo‘nishini ta‘minlashga yaroqli bo‘lishi lozim;

e) fuqaro HK nisbatan qurol ishlatishdan tiyilish;

j) uchuvchi bilan erdagi tegishli organ o‘rtasida harakatlar muvofiqligini ta‘minlash uchun barcha ehtimoliy kuchlarni qo‘llash.

Uchish bo‘linmalari uchuvchi-rahbar tarkibi, SHB organlari xizmatlari rahbarlari:

a) fuqaro HK barcha uchuvchilari HK tutib olinganida bajarishlari lozim bo‘lgan harakatlar va qo‘llaniladigan signallar haqida to‘liq ma‘lumotga ega bo‘lishlari;

b) fuqaro HK komandiri HK tutib olinganida 121,5 mGts chastotada aloqa o‘rnatishga taalluqli talablarni, vizual signallar uzatish qoidalari va lozim bo‘lgan harakatlarni bajarishlari;

v) SHB organlarining barcha xodimlari fuqaro HK tutib olingan hollarda o‘zlari bajarishlari lozim bo‘lgan harakatlar haqida to‘liq ma‘lumotga ega bo‘lishlari uchun barcha choralarni ko‘rishlari lozim.

Tutib olingan HK uchib o‘tayotgan territoriyasida qo‘nishi talab etiladigan alohida holatlarda HHQ va SHB organlari quyidagilarni nazarda tutishlari lozim:

a) ko‘rsatilgan aerodrom ushbu HK turi xavfsiz qo‘nishiga yaroqli bo‘lishini, ayniqsa bu aerodrom qoida tariqasida fuqaro havo tashuvlari uchun foydalanilmasa;

b) atrof muhit doira bo‘ylab uchishga, qo‘nishga kirishga va ikkinchi doiraga ketishga yaroqli bo‘lishini;

v) tutilgan fuqaro HK aerodromga borishga yetadigan yonilg‘iga ega bo‘lishini;

g) agar tutib olingan HK fuqaro transporti samolyoti bo‘lsa, aerodrom ushbu HK qo‘nishi uchun yetarli bo‘lgan o‘rtacha dengiz sathidagi uzunligi 2500m kam bo‘lmagan pishiq qoplamali UQYga ega bo‘lishi lozimligi;

d) ko‘rsatilgan aerodrom Aeronavigatsiya axborotlari to‘plamida tasvirlangan bo‘lishini.

Tutib olingan HK xavfsiz qo‘nishga kirishi va qo‘nishi uchun zarur bo‘lgan barcha ma‘lumotlar uning bortiga radiotelefon orqali yetkazib beriladi.

Tutib olingan HKning harakatlari

Boshqa HK tomonidan tutib olingan fuqaro HK quyidagilarga majbur:

a) tutib olgan HKga ergashishi va vizual signallarga tutib olgan HK talablariga muvofiq javob qaytarishga;

b) imkon qadar tegishli SHB organini ogohlantirishga;

v) tutib olgan HK bilan yoki tutib olishni boshqarayotgan tegishli organ bilan 121,5 mGts avariya chastotasida tutib olingan HKni, uning parvozi xususiyatini aytib radioaloqa o‘rnatishga urinib ko‘rishi, agar aloqa o‘rnatish imkoni bo‘lmasa, 243,0 mGts avariya chastotasida takroriy chaqiriqlar qilib aloqa o‘rnatishga urinib ko‘rishga.

Agar radio orqali har qanday manbalardan olingan har qanday ko‘rsatma tutib olgan HK tomonidan vizual signallar yordamida uzatilayotgan ko‘rsatmalariga zid bo‘lsa, tutib olingan HK tutib oluvchi tomonidan vizual yuborilayotgan ko‘rsatmalarini bajarib, undan zudlik bilan tushuntirish so‘raydi.

Tutib olingan HK qo‘llanayotgan vizual signallarga qat‘iy amal qilishi, ularni to‘g‘ri tushunishi, avariya holatida zudlik bilan tutib oluvchiga bunga ishora etuvchi signallar yuborishi lozim.

Tutib olgan HK signal-buyruqlari va tutib olingan HK signal-javoblari

Tutib olgan HK signal-buyruqlari va tutib olingan HK signal-javoblari 1-jadvalda ko'rsatilgan.

1-jadval

Seriya signalari	Tutib oluvchi guruhi signallari		Tutib olinayotgan havo kemasi javob signallari	
	signalning mazmuni	tutib oluvchining harakatlari	signal mazmuni	tutib olinayotgan havo kemasining harakatlari
1	2	3	4	5
birinchi	Siz tutib olindingiz. Ortimda ergashing	Samolyotlar va vertolyotlar Kunduzi — tutib oluvchi, oldinda sal yuqorida joylashgan holda, qoida tariqasida tutib olinayotgan havo kemasi dan chap tarafda, qanotdan qanotga chayqaladi (navbati bilan chap va o'ng kren hosil qilib). Signal qabul qilinganligi haqida tasdiq olganidan keyin sekin, qoida tariqasida chapga, gorizontal qayrilishni amalga oshirib, harakatlanish kursini egallaydi. Kechasi — xuddi kunduzi bajarilgan harakatlar hamda qo'shimcha tarzda aeronavigatsiya chiroqlari va qo'nish faralarini notekis o'chirib yoqish	Sizni tushundim, bajaraman	Samolyotlar Kechasi yoki kunduzi — havo kemasini chayqaltirish, aeronavigatsiya chiroqlarini notekis o'chirib yoqish va tutib olgan havo kemasi ortidan borish Vertolyotlar kechasi yoki kunduzi — navbati bilan o'ng yoki chap tarafga og'ib parvoz etadi, aeronavigatsiya chiroqlari va qo'nish faralari bilan notekis intervallar oralig'ida o'chirib yoqishni amalga oshiradi va tutib oluvchiga ergashadi
Ikkinchi	Sizning yo'lingiz ochiq, reja bo'yicha parvozni davom ettirishingiz mumkin	Samolyot va vertolyotlar kechasi va kunduzi — tutib olingan HK borayotgan kursni kesib o'tmagan holda, balandlikni egallab, 90 va undan ortiq darajaga qayrilishni ichiga oluvchi, ishtiyoq bilan tutib olgan HKdan uzoqlashish manevri	Sizni tushundim, bajaraman	Samolyotlar Kechasi va kunduzi — qanotidan qanotiga chayqalish Vertolyotlar Kechasi va kunduzi — chap va o'ng krenlarni navbatma-navbat bajarish bilan uchish
Uchinchi	Mana shu aerodromda qo'nishni bajaranglar	Samolyot va vertolyotlar Kunduzi — aerodrom ustida doira bo'ylab parvoz, shassini chiqarish va qo'nish yo'nalishi bo'yicha UQY ustidan parvoz, yoki, agarda tutib olingan HK vertolyot bo'lsa, aerodrom (vertolyot qo'nish maydonchasi) ustidan uchib o'tish Kechasi-kunduzi qilingan harakatlar va qo'shimcha	Sizni tushundim, bajaraman	Samolyotlar Kunduzi — shassini chiqarib tutib oluvchiga ergashish va agar UQY ustidan uchib o'tilganda qo'nish xavfsiz bo'lsa, qo'nishga kirish va qo'nishni bajarish Vertolyotlar Kunduzi — tutib oluvchiga ergashish va qo'nish faralarini yoqib ularning uzluksiz yorug'ida qo'nishni

		qo'nish faralarini yoqish va uzluksiz yonib turishi		bajarish Kechasi — xuddi kunduzi qilingan harakatlar va qo'shimcha qo'nish faralarini yoqilishi va uzluksiz yonib turishi Vertolyotlar Kechasi — tutib oluvchiga ergashish va yoqilgan qo'nish faralarining uzluksiz yorug'ida qo'nishni bajarish
--	--	---	--	--

Tutib olingan HK signallari va tutib olgan HK signal-buyruqlari

Tutib olingan HK signallari va tutib olgan HK signal-buyruqlari 2-jadvalda keltirilgan.

2-jadval

Oldingi tahrirga qarang.

Signallar seriyasi	Tutib olingan HK signallari		Tutib oluvchining signal-buyruqlari	
	signalning mazmuni	tutib olingan HK harakatlari	signal mazmuni	tutib oluvchining harakatlari
1	2	3	4	5
To'rtinchi	Siz tomoningizdan ko'rsatilgan aerodrom HK turiga mos emas, qo'nishga yaroqsiz	<p>HKlari Kunduzi — UQY ustidan uchib o'tishda aerodrom darajasidan 300 metr dan (1000 futdan) kam 600 metr dan (2000 futdan) ko'p bo'lmagan balandlikda shassilarni yig'ib olish va aerodrom ustida doira bo'ylab parvozda davom etish. Kechasi — UQY ustidan uchib o'tishda aerodrom darajasidan 300 metr dan (1000 futdan) kam 600 metr dan (2000 futdan) ko'p bo'lmagan balandlikda shassilarni yig'ib olish va qo'nish faralarini o'chirib yoqish va aerodrom ustida doira bo'ylab parvozda davom etish. Agar qo'nish faralari bilan o'chirib yoqishni iloji bo'lmasa, mavjud har qanday chiroqlarni o'chirib yoqish.</p> <p>Vertolyotlar Kunduzi — aerodrom (Vertolyot qo'nish maydonchasi) ustidan 50 metr dan (165 futdan) kam va 100 metr dan (330 futdan)</p>	Sizni tushundim, ortimdan boring	<p>Kechasi va kunduzi (agar tutib olingan HK tutib oluvchi ortidan zaxira aerodromga borishi talab etilsa) — shassini yig'ishtirib tutib oluvchi signallarining birinchi klassini uzatish Vertolyotlar Kechasi va kunduzi (agar tutib olingan HK tutib oluvchi ortidan zaxira aerodromga yoki vertolyot qo'nish maydonchasiga borishi talab etilsa) — tutib oluvchi birinchi seriya signallarni uzatadi</p> <p>Samolyotlar va vertolyotlar kechasi va kunduzi (agar tutib olingan HKni qo'yib yuborish qarori qabul qilingan bo'lsa) — tutib oluvchining ikkinchi seriya signalini yuboradi</p>

		ortiq bo‘lmagan balandlikda uchib o‘tish hamda doira bo‘ylab uchishni davom ettirish. Kechasi — aerodrom (Vertolyot qo‘nish maydonchasi) ustidan 50 metr dan (165 futdan) kam 100 metr dan (330 futdan) ortiq bo‘lmagan balandlikda uchib o‘tishda qo‘nish faralari va aeronavigatsiya faralarini o‘chirib yoqish va doira bo‘ylab uchishni davom ettirish.		
Beshinchi	Sizning buyrug‘ingizni bajara olmayman	Samolyotlar va vertolyotlar kechasi va kunduzi — barcha bort chiroqlarini yaltirovchi chiroqlardan farqlay olishi mumkin bo‘lgan tarzda, doimiy o‘chirib yoqish	Sizni tushunmadim	Samolyotlar va vertolyotlar Kechasi va kunduzi — tutib oluvchining ikkinchi seriya signallarni uzatadi
Oltinchi	Halokat holatidaman	Samolyotlar va vertolyotlar kechasi va kunduzi — noteng vaqt oralig‘ida barcha bort chiroqlarini o‘chirib yoqish	Sizni tushundim	Samolyotlar va vertolyotlar Kechasi va kunduzi — tutib oluvchining ikkinchi seriya signallarni uzatadi

(6-ilovaning ikkinchi jadvali O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrda 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Agar tutib oluvchi bilan aloqa belgilangan bo‘lsa, biroq aloqani umumiy bo‘lgan tilda o‘rnatish iloji bo‘lmasa, asosiy ma‘lumotni va ko‘rsatmalarni qabul qilganlik tasdig‘ini ikki marta qaytariluvchi quyidagi iboralar orqali yetkazishga urinib ko‘riladi (3-jadvalga qarang).

3-jadval

TUTIB OLUVCHI tomonidan qo‘llanadigan iboralar			TUTIB OLINGAN HK tomonidan qo‘llanadigan iboralar		
Ibora	Talaffuz etilishi*	Ma‘nosi	Ibora	Talaffuz etilishi*	Ma‘nosi
CALL SIGN	<u>KOL</u> SAYN	Pozivnoyigizni ma‘lum qilishingizni so‘rayman	CALL SIGN (call sign)**	<u>KOL</u> SAYN (pozivnoy)	Mening pozivnoyim
FOLLOW	<u>FOL</u> -LOU	Ortimdan yuring	WILCO	<u>VIL</u> -KO	Sizni tushundim, bajaraman
DESCEND	<u>DI</u> -SEND	Qo‘nishni amalga oshirish uchun pastlashing	CAN NOT	<u>KAN</u> NOT	Bajara olmayman
			REREAT	RI-PIT	Ko‘rsatmangizni takrorlang
YOU LAND	<u>Yu</u> LEND	Mana shu aerodromga qo‘ning	AM LOST	<u>EM</u> LOST	Mo‘ljalni yo‘qotdim

RROCEED	PRO-SID	O'z kursingizda davom eting	MAYDAY	MEYDEY	Halokatga uchrayapman
			HIJACK***	XAY-DJEK	Egallab olingan
			LAND (rplace name)	LEND (joy nomi)	(Joy nomi)ga qo'nishni so'rayman
			DESCEND	DI-SEND	Pastlashish lozim

Eslatma:

* Ikkinchi kolonkada urg'u bilan talaffuz etiladigan bo'g'inlar ostiga chizib qo'yilgan.

** Talab etilayotgan pozivnoy SHB organlari bilan radiotelefon aloqa o'rnatish uchun foydalaniladigan va HKning parvoz rejasiga kiritilgan tanish indeksiga mos keladigan pozivnoy bo'lishi lozim.

*** Sharoit har doim ham XAY-DJEK iborasini qo'llash uchun mos bo'lavermasligi mumkin.

Aerodrom dispetcherlik punkti signallari

Yorug'lik signali ko'rinishidagi ko'rsatmalar 4-jadvalda keltirilgan.

4-jadval

Chiroq	Aerodrom dispetcherlik xizmati	
	HK parvozda	HK erda
Yashil doimiy yonib turish uchun	Qo'nishga ruxsat etilgan	Uchishga ruxsat etilgan
Qizil doimiy yonib turishi	Boshqa kemalarga yo'l bering va aylana bo'ylab uchishni davom ettiring	Stop
Yashil chaqnashlar seriyasi	Qo'nishni amalga oshirish uchun ortga qayting	Qayrilishlarga ruxsat berildi
Qizil chaqnashlar seriyasi	Aerodrom yaroqsiz. Qo'nish taqiqlanadi	Qayrilish qo'nish maydonchasidan tashqarida amalga oshiriladi
Oq chaqnashlar seriyasi	Mana shu aerodromda qo'nishni amalga oshiring va perronga keling	Aerodromdagi boshlang'ich joyga qayting

Tegishli HK tarafiga yo'naltirilgan qizil raketa, bundan oldingi har qanday signal-buyruqdan qat'i nazar, hozirgi vaqtda qo'nishga ruxsat etilmasligini bildiradi.

HK signalni olganining tasdig'i:

a) parvoz chog'ida:

1) kunduzi — qanotlarni chayqaltirish (bu signalni uchinchi va to'rtinchi qayrilish orasida va yakuniy to'g'rida berish kerak emas);

2) kechasi — qo'nish faralarini ikki marta o'chirib yoqish yoki agar, ular o'rnatilmagan bo'lsa aeronavigatsiya chiroqlarini ikki marta o'chirib yoqish;

b) erda chog'ida:

1) kunduzi — eleron yoki burilish rulinig harakati bilan;

2) kechasi — qo'nish faralarini ikki marta o'chirib yoqish yoki agar, ular o'rnatilmagan bo'lsa aeronavigatsiya chiroqlarini ikki marta o'chirib yoqish.

Kuzatish avtomobilidan uzatiladigan signallar

Yashil rang — menga qarab boshqaring (ortimdan);

Qizil rang — boshqarishni to'xtating (stop);

Tanaffusli o'chirib yoqish — boshqarish tezligini kamaytirish (e'tiborni oshirish).

Parvozlari cheklangan, ta'qiqlangan yoki xavfli hududida, shunday hududlardan biriga boruvchi yo'lda parvozlarni bajarayotgan HKni ogohlantirish uchun foydalaniladigan vizual signallar:

kechasi va kunduzi ushbu HK keyingi parvozlari bunday hududlardan tashqarida o'tishi uchun zarur choralar ko'rishi lozimligini anglatuvchi, portlaganida qizil va sariq yorug'lik yoki cho'g'lar beradigan raketalarni 10 s interval bilan uchirish.

Havo kemalarining erdagi harakatlarini boshqaruvchi signallar

a) signalchi tomonidan HK beriladigan signallar:

Bu signallar qo'l bilan ko'rsatishga mo'ljallangan, uchuvchi tushunishini yengillashtirish uchun agar lozim bo'lsa qo'lida yorug'lik tarqatuvchi vosita bo'lishi mumkin. Bunda signalchi HK tomonga yuzi bilan qaragan va:

- a) HKlar uchun — HK chap tomonidan, uchuvchi eng ko'rinarli joyda, va
- b) vertolyotlar uchun — u uchuvchiga eng yaxshi ko'rinadigan joyda turadi.

Kurakchalar, yorug'lik taratuvchi jezl yoki elektr fonarlardan foydalanilganda ham mazkur signallarning mazmuni o'zgarmaydi.

Signalchi yuzi bilan HK qarab turganida HK dvigatellari o'ngdan chapga qarab raqamlarga ega bo'ladi (ya'ni, 1-dvigatel — bort bo'yicha chapdan eng oxirgisi).

Yulduzcha bilan belgilangan (*) signallar osilib turish tartibida vertolyotlar uchun mo'ljallangan.

“Jezl” tushunchasiga “yorug'da nur tarqatuvchi bo'yoq bilan bo'yalgan kurakcha va qo'lqoplar” (faqat kunduz kuni foydalanish uchun) ham kiritiladi.

“Signalchi” tushunchasiga “perron dispetcheri” ham kiritiladi.

1. Quyidagi signallarni ishlatishdan oldin signalchi HK harakatlanishi lozim bo'lgan maydon shatakka olish, boshqarishni boshlash vaqtida u to'qnashib ketishi mumkin bo'lgan obyektlardan holi ekanligiga ishonch hosil qilishi lozim.

Eslatma: ko'pchilik HK konstruksiyasi shundayki, HK erda harakatlanayotgan vaqtida qanotlar, dvigatellar orqa tomondagi chet qismlari va boshqa chet qismlari harakatlanish trayektoriyasini ekipaj kabinasidan vizual nazorat qilishning imkoni yo'q.

2. Yon tomondan kuzatuvchi/yo'naltiruvchi.



O'ng qo'lni jezl bilan bosh uzra vertikal ko'tarish, chap qo'lni jezl bilan tana yo'nalishida harakatni bajarish.

Qanot oxirining chet qismida yuz taraf bilan turib berilgan bu signal dumi bilan oldinga qarab shatakka olish uchuvchisiga/perron dispetcheriga/ rahbariga HK turish joyiga/turish joyidan to'siqlarsiz harakatlanishi mumkinligiga ishora qiladi.

3. Qo'nish galereyasini (to'xtash joyini) ko'rsatish.

Oldinga cho'zilgan qo'llar, jezllarni vertikal holda ushlab, bosh uzra ko'tarish.



4. Keyingi signalchiga borish yoki KDP/er usti dispetcheri ko'rsatmalariga muvofiq harakatlanish.

Ikkala qo'llar bilan tepaga yo'nalishni ko'rsatish, cho'zilgan qo'llarni tanaga nisbatan yon tomonga chalishtirish va jezllar bilan keyingi signalchi yoki boshqaruv hududi joylashgan tomolni ko'rsatish.



5. Oldinga harakatlanish.

Yonga cho‘zilgan qo‘llarni tirsakka bukish va jezllar bilan ko‘krak va kalla darajasida tepa-past yo‘nalishida harakatlantirish.



6. Chapga qayrilish (uchuvchi tomondan).

O‘ng qo‘l jezl bilan tanaga nisbatan 90 daraja burchak ostida yonga cho‘zilgan holda chap qo‘l oldinga harakatlanish signalini beradi. Signal berayotgan qo‘l harakatining tezligi uchuvchiga HK qayrilishi tezligiga ishora qiladi.



7. O‘ngga qayrilish (uchuvchi tomonidan).

Chap qo‘l jezl bilan tanaga nisbatan 90 daraja burchak ostida yonga cho‘zilgan holda o‘ng qo‘l oldinga harakatlanish signalini beradi. Signal berayotgan qo‘l harakatining tezligi uchuvchiga HK qayrilishi tezligiga ishora qiladi.



8. Oddiy to‘xtash.

Qo‘llarni jezllar bilan tanaga nisbatan 90 daraja ostida yon tarablarga cho‘zish va ularni jezllar kesib o‘tguniga qadar bosh uzra ko‘tarish.



9. Shoshilinch to‘xtash.

Qo‘llarni bosh uzra keskin ko‘tarish va jezllarni chalishtirish.



10. Tormozlarni qo‘shish.

Ochilgan kaftni yelka darajasidan sal teparoqqa ko'tarish. Uchuvchi ekipaj bilan vizual kontaktga ishonch hosil qilgach barmoqlarni musht qilib siqish. Ekipaj tomonidan qo'llarining katta barmoqlarini ko'tarish orqali tasdiq olmaguncha joyidan qimirlamaslik.



11. Tormozlarni qo'yib yuborish.

Barmoqlari musht qilib siqilgan qo'l panjasini yelka darajasidan sal yuqoriroqqa ko'tarish. Uchuvchi ekipaj bilan vizual kontaktga ishonch hosil qilgach mushtini ochib yuborish. Ekipaj tomonidan qo'llarining katta barmoqlarini ko'tarish orqali tasdiq olmaguncha joyidan qimirlamaslik.



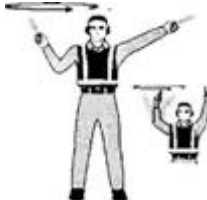
12. Kolodkalar o'rnatildi.

Ichkariga yo'naltirilgan, cho'zilgan qo'llarni jezl bilan bosh uzra ko'tarib, jezlarni ular tekkinicha keskin surish. Uchish ekipajidan tasdiq olishga ishonch hosil qiling.



13. Kolodkalar olingan.

Tashqariga yo'naltirilgan, cho'zilgan qo'llarni jezl bilan bosh uzra ko'tarib, jezlarni keskin ochish. Uchuvchi ekipaj ruxsat olinmaguncha kolodkalarini olib tashlamang.



14. Dvigatellarni yoqing.

Yuqoriga yo'naltirilgan jezl bilan o'ng qo'lni bosh darajasigacha ko'tarib shu qo'l bilan aylantiruvchi harakatni bajaradi, bunda bosh uzra ko'tarilgan chap qo'l yoqilishi kerak bo'lgan dvigatelga ishora qiladi.



15. Dvigatellarni o'chiring.

Jezl bilan o'ng qo'lni yelka darajasida oldinga cho'zish, jezl bilan panjani chap yelkagacha, keyin tomoq oldidan o'ng yelkagacha harakatni bajarish.



16. Tezlikni kamaytirish.

Belidan tizzasiga tepadan pastga harakatlarni amalga oshirib, cho‘zilgan qo‘llarini “Qarsak chalish” jesti bilan pastga tushiriladi.



17. Ko‘rsatilgan tomonda dvigatel (dvigatellar) oborotlarini kamaytirish.

Qo‘llar kafti erga qaratilgan holda pastga tushirilgan; keyin yoki o‘ng yoki chap qo‘li bilan dvigatel (dvigatellar) oborotini chap yoki o‘ng tarafda pasaytirishni ishora qilib tepaga-pastga ko‘tarib tushiriladi.



18. Orqaga harakatlanish.

Qo‘llarni tananing oldi tomonida, beli balandligida ushlab oldinga qarab aylantirish. Orqaga qarab harakatlanishni to‘xtatish uchun 8 va 9 signallardan foydalaniladi.



19. Orqaga qarab harakatlanishda qayrilishlar.

Dum bilan o‘ngga: chap qo‘l burchak ostida pastga qaratilgan; bosh uzra ko‘tarilgan o‘ng qo‘l bilan oldinga gorizontol holatda va vertikal holatda orqaga takroriy harakatlarni bajaradi.



20. Orqaga qarab harakatlanishda qayrilishlar.

Dum bilan chapga: cho‘ng qo‘l burchak ostida pastga qaratilgan; bosh uzra ko‘tarilgan chap qo‘l bilan oldinga gorizontol holatda va vertikal holatda orqaga takroriy harakatlarni bajaradi.

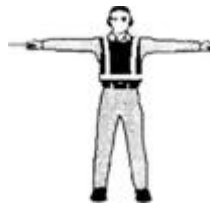


21. Tasdiqlovchi javob/yo‘l bo‘sh.



O‘ng qo‘l yuqoriga yo‘naltirilgan jezl bilan boshi darajasigacha ko‘tariladi yoki qo‘l panjasini bosh barmog‘i yuqoriga qilgan holda tutish, bunda chap qo‘l pastga tushirilgan va tizzaga qo‘yilgan holda bo‘ladi.

Eslatma: bu signal texnik-ekspluatatsiya kommunikatsiya signali sifatida foydalanilishi ham mumkin.



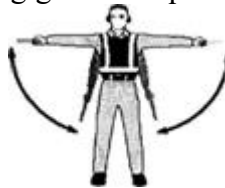
*22. Osilib turish.

Qo‘llarni jezllar bilan tanaga nisbatan 90 daraja burchak ostida cho‘zish.



*23. Yuqoriroq ko‘tarilish.

Qo‘llarni jezllar bilan tanaga nisbatan 90 daraja burchak ostida kaftlarni yuqoriga qilgan holda cho‘zish va ular bilan yuqoriga harakat qilish (qo‘llarni yuqoriga pastga chayqaltirish). Qo‘llar harakatining tezligi balandlikni olish tezligiga ishora qiladi.



*24. Pastroqqa tushish.

Qo‘llarni jezllar bilan tanaga nisbatan 90 daraja burchak ostida kaftlarni pastga qilgan holda cho‘zish va ular bilan yuqoriga harakat qilish (qo‘llarni yuqoriga pastga chayqaltirish). Qo‘llar harakatining tezligi balandlikni olish tezligiga ishora qiladi.



*25. Gorizontal holda chapga (uchuvchi tomondan) harakatlanish.

O‘ng qo‘lni tanaga nisbatan 90 gradus burchak ostida cho‘zish. Boshqa qo‘l bilan o‘sha yo‘nalishda takroriy harakatlar bilan harakatni amalga oshirish.



*26. Gorizontol holda o'ngga (uchuvchi tomondan) harakatlanish.

Chap qo'lni tanaga nisbatan 90 gradus burchak ostida cho'zish. Boshqa qo'l bilan o'sha yo'nalishda takroriy harakatlar bilan harakatni amalga oshirish.



*27. Yerga qo'nish.

Old tomondan jezl bilan pastga tushirilgan qo'llarni chalishtirish.



28. Yong'in

O'ng qo'lda jezl bilan yelkadan tizzagacha elpig'ichsimon harakatni amalga oshirib, bir vaqtning o'zida chap qo'ldagi jezl bilan yong'in joyini ko'rsatish.



29. Kutish joyi/signalni kutish.

Qo'llarni jezl bilan tanaga nisbatan 45 daraja burchak ostida cho'zish. Bu holatni HK boshqa harakatni amalga oshirish uchun ruxsat olgunicha saqlab turish.



30. HKni jo'natish.

O'ng qo'l va/yoki HKni jo'natish jezli bilan standart kutib olishni bajaradi. HKni burish boshlangunicha ekipaj bilan ko'rish orqali aloqani saqlab turish.

b) Texnik-ekspluatatsiya kommunikatsiya signallari

1. Faqat texnik-ekspluatatsiya kommunikatsiya signallari nutq orqali uzatish mumkin bo'lmagan hollarda qo'l harakatlari bilan uzatiladigan signallar.

2. Signalchi uchish ekipajidan texnik-ekspluatatsiya kommunikatsiya signallariga nisbatan tasdiq olganida ishonch hosil qiladi.

HK harakatlanishi jarayonida uchuvchi ekipaj bilan aloqa qilish uchun foydalaniladigan texnik-ekspluatatsiya kommunikatsiya signallar [7-ilovaga](#) ekspluatatsiya yoki texnik xarakterdagi qo'l harakati orqali uzatiladigan signallarni standartlashtirish maqsadida kiritilgan.



3. Boshqarish richaglariga teginmang.

O'ng qo'l bosh uzra, barmoqlarini yig'ib, musht qilgan holda yoki jezni gorizontal holda ushlab, ko'tariladi, bunda chap qo'l pastga tushirilib, tizzaga qo'yilgan bo'ladi.



4. Aerodrom ta'minotini yoqing.



Cho'zilgan qo'llarni bosh uzra ko'tarib, chan qo'l kaftini gorizontal holda ushlab va o'ng qo'l panjasi barmoqlari bilan chap qo'lning ochiq kaftiga tekkunigacha harakatni ("T" harfini hosil qilib) bajarish. Tungi vaqtda yonib turgan jezlar bosh uzra "T" harfini hosil qilish uchun ishlatilishi mumkin.

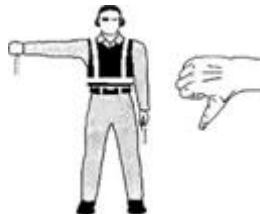
5. Aerodrom ta'minotini o'chiring.

Cho'zilgan qo'llarni bosh uzra ko'tarib, chap qo'l kaftini gorizontal holda ushlab va o'ng qo'l panjasi barmoqlari bilan chap qo'lning ochiq kaftiga tekkunigacha harakatni ("T" harfini hosil qilib) bajarish va o'ng qo'l panjasi bilan chap qo'l panjasidan pastga harakatlantirish. Tungi vaqtda yonib turgan jezlar bosh uzra "T" harfini hosil qilish uchun ishlatilishi mumkin.



6. Rad javobi.

O'ng qo'lni yelka darajasida, yonga cho'zgan holda tanaga nisbatan 90 daraja burchakda jezl bilan yoki panjaning bosh barmog'i bilan yo'nalishni ko'rsatgan holda ushlab, bunda chap qo'l pastga tushirilib tizzaga qo'yib turiladi.



7. Ichki aloqa tizimidan foydalanib aloqani o'rnatish.

Ikkala qo'lni tanaga nisbatan 90 daraja burchak ostida yonlarga cho'zib va kaftlarni quloqlarga qisiladi.



8. Trapni ochish/yopish.

O'ng qo'l pastga tushirilgan, chap qo'l bosh uzra tanaga nisbatan 45 daraja burchak ostida ko'tarilgan holatda, o'ng qo'l bilan chap yelka yo'nalishida harakatlarni bajarish.



Eslatma: bu signal birinchi navbatda old qismidan har tomonlama traplar bilan jihozlangan HKlar uchun mo'ljallangan.

v) HK uchuvchisi signalchiga uzatadigan signallari.

Eslatma: bu signallar uchuvchi kabinadan qo'li bilan signalchiga uzatish uchun mo'ljallangan, signallar signalchiga yaxshi ko'rinishi va agar lozim bo'lsa, signallarni tushunishni yengillashtirish uchun yoritilgan bo'lishi mumkin.

1. Tormozlar.

Eslatma: qo'l panjalarini musht qilib tugish yoki ularni ochish momenti o'z o'rnida tormozni bosish yoki qo'yib yuborish momentini anglatadi.

a) tormozlar yoqilgan: qo'l barmoqlari cho'zilgan holda yuzning darajasigacha gorizontol holatda ko'tariladi keyingi barmoqlar musht holatiga qisiladi.

b) tormozlar qo'yib yuborilgan: qo'l barmoqlari mushtga yig'ilgan holda yuzning darajasigacha gorizontol holatda ko'tariladi va keyingi barmoqlar yoyib yuboriladi.

2. Stoyanka kolodkalari.

a) Kolodkani o'rnatish: qo'llarning kaftini tashqariga ochish va yuzi oldida ularni chalishtirish;

b) kolodkalarni olib tashlash: yuzi oldida kafti tashqariga ochilgan holda chalishtirilgan qo'llarni yon tomonlarga qarab ochish.

3. Dvigatel(lar)ni yurgazishga tayyorlik.

Yurgizish kerak bo'lgan dvigatellar sonini anglatuvchi miqdorga teng ravishda qo'l barmoqlarini egish.

O'zbekiston Respublikasi davlat va eksperimental aviatsiyasida parvoz qoidalariga 8-ILOVA

O'zbekiston Respublikasi FA havo kemasi bortida parvozlarni bajarishda kema hujjatlariga qo'shimcha ravishda bo'lishi lozim bo'lgan hujjatlar ro'yxati

O'zbekiston Respublikasi FA havo kemasi bortida parvozlarni bajarishda ushbu qoidalarining **22-bandida** ko'rsatilgan kema hujjatlariga qo'shimcha ravishda quyidagi hujjatlar bo'lishi lozim:

- ekspluatant guvohnomasi ilovalari bilan (nusxasi);
- tegishli guvohnomalar (ekipaj a'zolarining har birida);
- har bir konkret HKga uning ro'yxat nomerini ko'rsatgan holda, shovqin bo'yicha sertifikat*;
- joydagi shovqin bo'yicha turning sertifikati;
- sug'urta polisleri (HKga va uchinchi shaxslar tomonidan zarar yetkazilishiga)*;
- HK tutib olinganidagi ICAO signallari;
- MEL (minimal jihozlar ro'yxati) (agar qo'llansa);
- ETOPS Check-list (tranzit aeroportda ETOPS bo'yicha parvoz oldidan HK TX bo'yicha ishlar ro'yxati);
- yig'ma yuklash vedomosti;
- bosh deklaratsiya*;

- yo‘lovchi manifesti*;
 - yuk manifesti*;
 - yuk xatlari*;
 - parvoz topshirig‘i;
 - aeronavigatsiya ma‘lumotlari hujjatlari (qo‘nishga kirish xaritalari va ekipaj a‘zolari tomonidan foydalanish uchun aeronavigatsiya xaritalari, shturmanlarning bort jurnali, parvoz rejasi va boshqalar);
 - parvozdagi alohida hollarda HK ekipaji harakatlari bo‘yicha tavsiyalar to‘plami (EFR) (agar qo‘llanilsa);
 - HKdagi xavfli yuklar bilan bog‘liq insidentlar holatidagi avariya sharoitida harakatlar tartibi to‘g‘risida yo‘riqnoma (faqat xavfli yuklarni tashishda);
 - samolyot va dvigatellar ishlashi va resursi haqida ma‘lumot (“sharqiy” ishlab chiqarishdagi HKlar uchun);
 - HK bort nomeriga mos keladigan fider sxemalari komplekti (“sharqiy” ishlab chiqarish samolyotlari uchun) yoki boshqa ma‘lumot tashuvchilar (“g‘arbiy” ishlab chiqarish samolyotlari uchun);
 - MSRP magnit tasmasiga pasportlar va NQZ-63ga hisobotlar (agar qo‘llanilsa);
 - ICAO DOK 4444dan yetkazish shakli: aviatsiya hodisasi, insident, xavfli yaqinlashuv;
 - HK jihozlari ekipaj a‘zolari tomonidan nazorat tekshirish varaqlari (SL);
 - HKni ekipaj tomonidan nazorat tekshiruv xaritalari;
 - parvozlarni amalga oshirish bo‘yicha ekspluatant qo‘llanmasi;
 - FEAPQQ (HK komandirida);
 - yo‘nalish bo‘yicha parvozlarni va ishlar ko‘rinishini bajarishga litsenziya;
 - HK dezinseksiyasi sertifikat*;
 - HK va dvigatellar formulyalari, butlovchi buyumlarga pasportlar va etiketkalar (faqat HKni tuzatishga olib borganda yoki tuzatishdan olib chiqilganda, yoki HK boshqa mulkdorga topshirilganida);
 - g‘ayriqonuniy aralashuv aktlari bilan bog‘liq favqulodda holatlarda HK ekipaji harakatlari bo‘yicha yo‘riqnoma.
- Eslatma: O‘zbekiston Respublikasi FANing mahalliy yo‘nalishlar bo‘yicha parvozlarni amalga oshiruvchi HKlariga (*) belgili hujjatlar shart emas.

O‘zbekiston Respublikasi davlat va eksperimental aviatsiyasida parvoz qoidalariga
9-ILOVA

Parvoz uchun yetarli yonilg‘i miqdorini aniqlash qoidalari

Parvoz uchun yetarli bo‘lgan yonilg‘i miqdorini ekspluatant PAQ va PFQ talablari asosida aniqlanadi.

Ekspluatant o‘zining ekspluatatsiyasida bo‘lgan HKlar har bir turi va modifikatsiyasi uchun parvozga yetarli bo‘lgan yonilg‘ini aniqlash metodikasini ishlab chiqadi va PAQga qo‘shib qo‘yadi.

Parvoz uchun yonilg‘i miqdorini aniqlash uslubiyoti HK UQY muvofiq ekspluatatsiya sharoitlari uchun ishlab chiqiladi.

Parvoz uchun yonilg‘i miqdorini aniqlash uslubiyotini o‘z ichiga oluvchi, ekspluatant PAQ yana quyidagilarni o‘z ichiga oladi:

- a) parvoz uchun yonilg‘i miqdorini aniqlash uslubiyoti;
- b) qo‘shimcha yonilg‘i miqdorini aniqlash uslubiyoti;
- v) qo‘shimcha yonilg‘i miqdorini talab etuvchi yo‘nalishlar ro‘yxati;
- g) avtomatlashtirilmagan hisoblashda parvoz uchun yonilg‘i miqdorini aniqlash tartibi;
- d) avtomatlashtirilgan hisoblash natijasida olingan parvoz ishchi rejasi namunasi, uning shu kabi yonilg‘i bo‘yicha tarkibi bayoni.

Bortida 2-bandga muvofiq aniqlanadigan, yonilg‘ining talab etiladigan miqdoridan kam yonilg‘i bilan uchish taqiqlanadi.

Parvoz yo'nalishi bo'ylab, belgilangan aerodromda va zaxira aerodromida shuningdek, belgilangan aerodrom va zaxira aerodromgacha bo'lgan masofadagi aeronavigatsiya, meteorologiya holatidan kelib chiqib, lozim hollarda HK komandiri qaroriga muvofiq talab etiladigan yonilg'i miqdori ko'paytirilishi mumkin.

Umumiy holatlarda HK dvigatellarini yoqishdan oldin HK bortidagi yonilg'i yonilg'ining talab etiladigan miqdorini (Q tal.et) shuningdek, HK komandiri tomonidan parvozga yonilg'ini ko'paytirish to'g'risida qaror qabul qilingan taqdirda (Q HKK) komandir zaxirasini o'z ichiga oladi.

Talab etiladigan yonilg'i miqdorini aniqlash

Ekipaj, agar HK bortida quyidagilarni o'z ichiga oluvchi, talab etiladigan (Q tal.et) yonilg'i miqdori bo'lsa, parvozni boshlashi mumkin:

a) erda uchib chiqqunga qadar ishlatiladigan yonilg'i (Q er);

b) yo'nalish yonilg'isi (Q yo'nalish);

v) zaxira yonilg'i (Q zaxira);

talab etiladigan Q:

$Q \text{ tal.et} = (Q \text{ er}) + Q \text{ yo'nalish} + Q \text{ zaxira}$

Yerda uchib chiqqunga qadar ishlatiladigan yonilg'i (Q er) miqdori quyidagilarni ta'minlashi lozim:

a) ijro starti boshlangunga qadar, aerodromning joy sharoitlarini inobatga olib yoqish va boshqaruvni (Q boshq);

b) yordamchi kuchlantirish moslamasi, agar u bo'lsa, ishini (Q yokm).

Shu tariqa: $Q \text{ yer} = Q \text{ boshq} + Q \text{ yokm}$

Yo'nalish yonilg'isi (Q yo'nalish) uchishdan belgilangan aerodromda (punkt) qo'nguniga qadar bo'lgan parvozni ta'minlashi shart. Yo'nalish yonilg'isi dvigatellarning o'rtacha ishlash koeffitsiyentini inobatga olib hisoblanadi va quyidagilarni o'z ichiga oladi:

a) HK tezlik olishi boshlanishidan to dengiz sathidan 450 metr balandlikka uchib chiqqunigacha aniqlanadigan uchish yonilg'isi (Q uchish);

b) aerodrom darajasidan 450 metr balandlikdan berilgan eshelon/parvoz balandligigacha aniqlanadigan balandlikni egallash yonilg'isi (Q beg);

v) berilgan eshelonni/balandlikni egallashdan to pastlashgungacha aniqlanadigan gorizont parvoz yonilg'isi (Q gp). Parvoz balandligi zinapoyasimon o'zgartiriladigan yo'nalishlarda balandlikni o'zgartirish qismlarida sarflangan yonilg'i Q gp.ga qo'shiladi;

g) pastlashni boshlash paytidan belgilangan aerodromda qo'nishga kirishning boshlag'ich bosqichi nazorat nuqtasi (IAF) uchun belgilangan balandlikni egallashgacha aniqlanadigan pastlash uchun yonilg'i (Qpsh);

d) belgilangan aerodromda qo'nishga kirishning boshlag'ich bosqichi nazorat nuqtasiga (IAF) kirishdan UQYga qo'nishgacha aniqlanadigan qo'nishga kirish yonilg'isi (Qqsh).

Shu tariqa:

$(Q \text{ yo'nalish}) = (Q \text{ uchish}) + (Q \text{ beg}) + (Q \text{ gp}) + (Q \text{ psh}) + (Q \text{ qsh})$

Zaxira yonilg'isi (Q zyo) o'z ichiga aeronavigatsiya (Q AYoZ), yonilg'ining kompensatsiya zaxirasi (Q NQZ) va qo'shimcha yonilg'i (Q qyo) oladi va quyidagicha aniqlanadi:

$(Q \text{ yoz}) = (Q \text{ AYoZ}) + (Q \text{ NZQ}) + (Q \text{ qyo})$

Eslatma: qo'shimcha yonilg'i miqdori (Q qyo) o'z ichiga (Q HKK) va/yoki (Q alh) oladi va ekspluatant tomonidan belgilangan yo'nalishlar bo'yicha parvoz uchun zaxira yonilg'i tarkibiga kiradi. (Q HKK) va (Q alh) yonilg'i miqdori HK konkret turi va modifikatsiyasi, yo'nalish va parvoz sharoitlari uchun ekspluatant PAQda belgilanadi.

Aeronavigatsiya yonilg'i zaxirasi parvoz har qanday ehtimoliy rejasidan chetlashish holatlari (momaqaldiroqlarni aylanib o'tish, berilgan yo'ldagi chiziqni ushlab turishdagi xatoliklar, parvoz esheloni o'zgarishi, kutish hududidagi parvoz, zaxira aerodromiga ketish va boshqalar uchun). Uchgunga qadar hisoblangan parvoz trayektoriyasidan chetga chiqishning barcha ehtimoliy holatlarini ko'ra bilish iloji bo'lmaganligi tufayli, Q AYoZ quyidagi variantlardan birida uchish to'g'risida qaror qabul qilinganda eng yomon holat uchun aniqlanadi:

a) QQQB bilan zaxira aerodromga/belgilangan aerodrom MBP ketish;

b) ketish chegarasidan zaxira aerodromiga ketish;

v) zaxira aerodromisiz parvoz.

QQQB zaxira aerodromga/belgilangan aerodrom MBP ketish bilan uchish to'g'risida qaror qabul qilinganida aeronavigatsiya yonilg'i zaxirasi o'z ichiga quyidagilarni oladi:

a) belgilangan aerodrom QQQB/MBPdan zaxira aerodromga parvozning belgilangan balandligi/eshelonigacha yonilg'i (Q ber.za);

b) berilgan eshelon/balandlik egallangan paytidan pastlash boshlangunga qadar gorizontalar parvoz uchun yonilg'i (Q gp.za);

v) pastlash payti boshlanishidan zaxira aerodromdagi qo'nishga kirishning boshlag'ich bosqichi nazorat nuqtasiga (IAF) belgilangan balandlikni egallaguncha yonilg'i (Q psh.za);

g) aerodrom ustida kutish hududi aylana balandligida yoki kutish aylanasi balandligi belgilanmaganida 450 metr balandlikda, parvoz tezligida 30 min parvoz etish uchun yetarli bo'lgan yonilg'i (Q 130).

QQQB zaxira aerodromiga/MBP belgilangan aerodromga ketishda aeronavigatsiya zaxira yonilg'isi quyidagicha aniqlanadi:

$$Q \text{ AYoz} = Q \text{ bal.za} + Q \text{ gp.za} + Q \text{ psh.za} + Q \text{ 130}$$

Eslatma:

1. Yonilg'i miqdori (Q t30) HK konkret turi va modifikatsiyasi uchun doimiy miqdor hisoblanadi va ekspluatant PAQda ko'rsatiladi. Bu yonilg'i nafaqat zaxira aerodromida harakatlanish uchun, balki belgilangan aerodromgacha mo'ljallangan parvoz trayektoriyasidan og'ish holatida va zaxira aerodromiga parvoz chog'ida foydalanish uchun mo'ljallangan.

2. Bir qancha zaxira aerodromi tanlanganida Q AYoz eng chetdagisi uchun belgilanadi.

Zaxira aerodromga ketish chegarasini hisobga olib yoki zaxira aerodromisiz uchish to'g'risida qaror qabul qilinganida aeronavigatsiya yonilg'i zaxirasi HK belgilangan aerodromga uchib kelganidan keyin standart atmosfera sharoitlarida, aylanish balandligida kutish tezligida 60 daqiqa davomida parvoz etishni ta'minlashi shart, ya'ni, $Q \text{ AYoz} = 2 \times Q \text{ t30}$. Bunda ketish chegarasi shunday aniqlanishi kerakki, zaxira aerodromiga uchib kelganda kutish hududida aylanish balandligida yoki agar aylana balandligi belgilanmagan bo'lsa aerodrom ustida 450 metr balandlikda 30 daqiqa davomida parvoz tezligida parvoz etish uchun yetarlicha miqdorda yonilg'i mavjud bo'lsin.

Eslatma: belgilangan aerodrom QQQB/MBPdan parvoz, chegaradan zaxira aerodromga ketish (qaytish) uchun talab etiladigan yonilg'i miqdori qarama-qarshi esadigan shamol tezligini inobatga olib, yo'l-yo'lakay esadigan shamolda esa shtil bo'yicha hisoblanadi.

Aeronavigatsiya yonilg'i zaxirasi HK PFQ inobatga olgan holda hisoblanadi va hamma holatlarda ham quyidagidan kam qilib o'rnatilmaydi:

a) samolyotlar uchun — $Q \text{ AYoz} = 2 \times Q \text{ t30}$;

b) vertolyotlar uchun — $Q \text{ AYoz} = Q \text{ t30}$.

AYoz miqdori to'g'risida qaror HK komandiri tomonidan parvoz yo'nalishida, belgilangan aerodromda va zaxira aerodromlardagi aeronavigatsiya, meteorologiya holati va belgilangan aerodrom va zaxira aerodromgacha masofani inobatga olib chiqariladi.

Yonilg'ining kompensatsiya zaxirasi ekspluatant tomonidan HK PFQ talablari va haqiqiy yonilg'i sarfi hisoblanganidan og'ishini inobatga olib belgilanadi, ammo hamma holatlarda ham yo'nalish yonilg'isi miqdorining 3 foizidan kam bo'lmasligi lozim

Oldingi tahrirga qarang.

EDTO qoidalari bo'yicha parvozlarni bajaruvchi HK uchun yonilg'ining belgilangan zaxirasi qatnov yonilg'isi miqdorining 5% idan kam bo'lmasligi kerak.

(9-ilovaning qirq uchinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

Arktika va Antarktidada parvozlarni bajarilayotganida, shuningdek boshqa holatlarda qo'shimcha yonilg'i tegishli qo'llanmalar talablariga muvofiq ekspluatantning parvozlarni bajarish bo'yicha qo'llanmasida belgilanadi.

(9-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) asosan xatboshi bilan to'ldirilgan — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Parvoz yonilg'isi miqdorining avtomatlashtirilgan hisobi

Parvoz yonilg'isi miqdorining avtomatlashtirilgan hisobi dvigatellarning tavsiya etilgan ishlash rejimlari uchun HK PFQ asosida amalga oshiriladi va quyidagilarni inobatga olishi zarur:

- a) havo harorati va shamol prognozi;
- b) hisoblangan tijorat yuki;
- v) parvoz davomida HK massasi o'zgarishi;
- g) uchish amalga oshiriladigan, belgilangan va zaxira aerodromlarida ruxsat etilgan maksimal uchish va qo'nish massalari bo'yicha cheklovlar.

Parvoz uchun talab etiladigan yonilg'i miqdorini avtomatlashtirilgan hisoblar asosida aniqlash uchun:

- a) agar konkret parvoz uchun talab etilsa va avtomatlashtirilgan hisobda inobatga olinmasa, qo'shimcha yonilg'i qo'shish;
- b) hisoblanganidan farq qiluvchi parvoz tartibini ushlab turish taxmin qilinsa, yonilg'i miqdorini aniqlashtirish;
- v) uchishgacha erda sarflanadigan (Q er) yonilg'i miqdorini aniqlashtirish;
- g) yaqinlashishning taxminiy yo'nalishini va qo'nishga kirish tartibotini hisobga olib, belgilangan aerodromda qo'nishga kirish uchun (Q qsh) yonilg'i miqdorini aniqlashtirish lozim

O'zbekiston Respublikasi davlat va eksperimental aviatsiyasida parvoz qoidalariga
10-ILOVA

Vaqtinchalik aerodromda va qo'nish maydonchasida parvozlarni amalga oshirish bo'yicha yo'riqnoma (namunaviy)

Umumiy qoidalar

Vaqtinchalik aerodromning (qo'nish maydonchasining) mo'ljallanganligi va tegishliligi.
Vaqtinchalik aerodromning FA NAS talablariga muvofiq zaruriy jihozlanganligi.
Aviatsiya ishlarini bajarishga mo'ljallangan aviatsiya texnikasining vaqtinchalik aerodromda qo'riqlash tartibi aniqlanganligi.

Vaqtinchalik aerodrom, qo'nish maydonchasining ta'rifi

Vaqtinchalik aerodrom (qo'nish maydonchasi) eng yaqin aholi punktiga nisbatan joylashuvi.
Qo'shni aerodromlar va qo'nish maydonchalarida bir vaqtdagi parvozlarning xavfsizligi tayinlanishi.

Aerodromning (qo'nish maydonchasi) absolyut balandligi.

Magnit moyilligi.

Yog'ingarchilik yog'ganida uchish maydoni shakli, o'lchamlari, grunt va qoplamasi, uning ekspluatatsiyaga yaroqliligi, uchish yo'lkalari yuzasining holati.

Aerodromning (qo'nish maydonchasi) chizmasi.

Berilgan magnit yo'l burchaklari (BMYB) va aerodromdan (qo'nish maydonchasi) eng yaqin zaxira aerodromigacha masofa.

Haqiqiy ko'rishni aniqlash uchun tanlangan mo'ljallarning joylashuvi, shamol parametrlarini aniqlash uchun flyuger yoki konust.

HK ximikatlar yuklash uchun tayyorlash va yuklash uchun yuklash maydonchasining jihozlanganligi.

Vaqtinchalik YoMM omborlarining joylashuvi, yong'inga qarshi jihozlarining mavjudligi.

Sun'iy qoplam turi, o'lchamlari (uzunligi, eni).

Burchak markirovka belgilarining mavjudligi.

Shartli tekislik qiyaligining maksimal burchagi (vaqtinchalik aerodrom, qo'nish maydonchasi chegarasidan 50m uzoqlikda 1:50dan oshmasligi, undan narida 1:30).

Yakorli to'xtash joyi va bog'lab qo'yish vositalari mavjudligi.

UQY har bir yo'nalish uchun turli turdagi HK uchib qo'nishi uchun vaqtinchalik aerodrom, qo'nish maydonchasi minimumlari.

Vaqtinchalik aerodrom, qo'nish maydonchasi hududi

Joy relyefining qisqacha ta'rifi, qo'shimcha aerodrom, qo'nish maydonchasi hududida va unga yaqinlashishdagi tabiiy va sun'iy to'siqlar, ularning markirovkasi qo'shimcha aerodrom, qo'nish maydonchasiga nisbatan balandligi, shuningdek sxemada — chizmalarda joylashuvi (azimut, uzoqlashuv).

Qayta ishlashga ajratilgan maydonlarning joylashgan o'rni, relyefi, konfiguratsiyasi. Ularda to'siqlar mavjudligi va to'siqlarning tavsifi, ularning yer uchastkasi rejasida joylashgan o'rni.

Parvozlarni bajarish

Ishlov berilayotgan uchastkaga va ortga HK parvozini bajarish tartibi.

Vaqtinchalik aerodrom, qo'nish maydonchasi hududida parvozning minimal balandligi.

Ikkita bir xil turli HKlarning bitta vaqtinchalik aerodrom, qo'nish maydonchasidan ishlash tartibi.

Parvozlarni boshqarish

SHB tashkillashtirish, o'zaro harakatlanish tartibi.

Parvozlarga buyurtma berish va parvoz mavjudligi va tugaganligi haqida xabardor qilish tartibi.

HK radiotexnik va vizual nazorat qilish tartibi.

SHB organlari va ekipaj harakatlari

Parvozda alohida holat yuzaga kelganida, shuningdek "Kover", "Strela", "Rejim" signallari olinganida.

Parvozlarni ta'minlash

Aeronavigatsiya ma'lumotlari bilan ta'minlash.

Parvozlarning meteorologik va ornitologik ta'minlanishi.

Kuzatuv parvozi va ob-havoni havo razvedkasini tashkil etish.

Aloqa vositalari va RTU bilan ta'minlash.

AKIga aviatsiya elektr aloqasini tashkil etish, elektr aloqa setlari va yo'nalishlari ro'yxati, ularning maqsadi; radioaloqa har bir seti (yo'nalish) uchun chastotalar, korrespondentlar pozivnoylari; radio aloqa setlari va yo'nalishlari ish vaqti; radio aloqa seti orqali meteo ma'lumot uzatish vaqti; MV va DKMV diapazonlarida KDP AKI ega HK bilan (ishlash balandligi va undan yuqorida), shuningdek AKI tayanch bazalari bilan parvozda va ishchi aerodromda bo'lgan vaqtda, radio aloqa o'rnatish xususiyatlari.

Aviatsiya texnikasi injener-aviatsiya ta'minoti, tayyorgarlikni tashkil etilishi va tartibi.

Vaqtinchalik aerodromda, qo'nish maydonchasida HK texnik ekspluatatsiyasi, xizmat ko'rsatish, va saqlash.

Parvozlarni boshlanishidan oldin ishchi aerodrom starti va markirovkasini ajratishni tashkil etish.

Aerodrom, qo'nish maydonchasi bo'ylab odamlar, HK, aerodrom-texnik va transport vositalarining harakatlanishi tartibi.

Ishchi aerodromda avariya-qutqaruv ishlarini olib borish tartibi.

Tibbiy ta'minlash.

Mehnat muhofazasi, texnika xavfsizligi, yong'inga qarshi xavfsizlik.

Aviatsiya xavfsizligi.

Sinf	Maksimal uchish massasi, t.	
	samolyotlar	vertolyotlar
1.	75 va undan yuqori	10 va yuqori
2.	30 dan 75 gacha	5 dan 10 gacha
3.	10 dan 30 gacha	2 dan 5 gacha
4.	10 gacha	2 gacha

Oldingi tahrirga qarang.

O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish aviatsiya qoidalariga (O'zR AQ-91)
12-ILOVA

HK toifasi	Tasniflash tezligi, km/soat (uz)	HK turlari
A	169 (91 uz.dan) kam	An-2, An-28, L-410, vertolyotlar va ushbu kategoriyaga tegishli boshqa HKlari
V	169 — 223 (91 — 120 uz)	Yak-40, Yak-42, An-24, An-26, An-30, An-72, An-74, Il-114, Rj-85 va ushbu kategoriyaga tegishli boshqa HKlari
S	224 — 260 (121 — 140 uz)	Il-76, A-310, B-757, An-32 va ushbu kategoriyaga tegishli boshqa HKlari
D	261 — 306 (141 — 165 uz)	Il-18, Il-62, Il-86, Il-96, Tu-134, Tu-154, Tu-204, An-12, An-124, B-767 va ushbu kategoriyaga tegishli boshqa HKlari
E	307 — 390 (166 — 210 uz)	

(12-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish aviatsiya qoidalariga (O'zR AQ-91)
13-ILOVA

Joy	Parvoz tezligi (uskunalar bo'yicha km/soat (uz))	VPQ bo'yicha parvozlarning minimal shartlari		
		Relyefning eng baland nuqtasidan bulutlar pastki chegarasining balandligi, m (fut)	Ko'rish imkoniyati, m	HKdan bulutlarning pastki chegarasigacha bo'lgan oraliq masofa, m (fut)
Uchish va qo'nish zonasida				
tekislik va tepalik	300 (162 uz) va undan kam	150 (500 fut)	2000	50 (165 fut)
	300 dan (162 uz.dan) yuqori	300 (1000 fut)	5000	100 (330 fut)
tog'li hudud	550 (297 uz) va undan kam	300 (1000 fut)	5000	100 (330 fut)
Havo trassalari va belgilangan yo'nalish bo'yicha yaqinlashish hududida				
tekislik, tepalik va suvli hudud	300 (162 uz) va undan kam	150 (500 fut)	2000	50 (165 fut)

	300 (162 uz)dan yuqori	300 (1000 fut)	5000	100 (330 fut)
relyefining absolyut balandligi 2000 m (6600 fut) va undan kam bo'lgan tog'li hudud	parvoz tezligidan qat'i nazar	400 (1300 fut)	5000	100 (330 fut)
balandligi 2000 m dan (6600 futdan) ortiq bo'lgan tog'li hudud		700 (2300 fut)	10000	100 (330 fut)
Sog'liqni saqlash, qidiruv-qutqaruv, avariya-qutqaruv ishlarini bajaruvchi tashkilotlarni xizmat qilish va tayyorgarlik parvozlari				
tekislik, tepalik va suvli hudud	300 (162 uz) va undan kam	100 (330 fut)	1000	50 (165 fut)
tog'li hudud		400 (1300 fut)	2000	100 (330 fut)

(13-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish aviatsiya qoidalariga (O'ZR AQ-91)
14-ILOVA

HK toifasi	UQY ostonasidan minimal radius (R), km	VZPda maksimal tezlik, km/soat (uz)
A	3,12	185 (100 uz)
V	4,90	250 (135 uz)
S	7,85	335 (181 uz)
D	9,79	380 (205 uz)
E	12,82	445 (240 uz)

(14-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

O'zbekiston Respublikasi davlat va aviatsiyasida parvoz qoidalariga
15-ILOVA

Oldingi tahrirga qarang.

Variantlar	Belgilangan aerodromda		Belgilangan aerodromgacha hisob-kitoblar bo'yicha parvoz vaqti	Uchib borilishi belgilangan aerodrom QQQB bilan ta'minlanadigan zaxira aerodromlari miqdori
	Haqiqiy ob-havo (BQChB, zarurat bo'lganda UQY ko'rish imkoniyati, shamol)	Prognoz bilan belgilangan minimumning o'zaro mutanosibligi (uchib kelish vaqtiga)		

1.	Belgilangan minimumdan past	Prognoz qilinayotgan ob-havo minimumdan past	2 soatgacha 2 dan 5 soatgacha	1 2 yoki 1*
2.	Haqiqiy ob-havodan qat'i nazar	Prognoz qilinayotgan ob-havo minimumdan past emas	1 soat va undan ortiq	1
3.	Haqiqiy ob-havodan qat'i nazar	Prognoz qilinayotgan ob-havo minimumdan past	5 soatdan ortiq	2 yoki 1*

* Uchib kelish vaqtiga ob-havo prognozi bulutlar pastki chegarasining balandligini (zarurat bo'lganda) 100 m (330 fut) va ko'rish imkoniyatlari 1000 m minimumdan yuqori bo'lishini nazarda tutsa aerodrom zaxira sifatida tanlanishi mumkin.

(15-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2016-yil 21-noyabrda 88-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-8, 06.12.2016-y.) tahririda — O'R QHT, 2016-y., 49-son, 562-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish aviatsiya qoidalariga (O'zR AQ-91)
16-ILOVA

Parvoz tezligi (uskunalar bo'yicha), km/soat (uz)	Xavfsiz parvoz balandligi (haqiqiy), m (fut)	
	UPQ bo'yicha	VPQ bo'yicha
Uchish va qo'nish hududida (*)		
300 (162 uz) va undan kam	300 (1000 fut)	100 (330 fut)
300 dan (162 uz.dan) ortiq		200 (660 fut)
Yaqinlashish hududida, havo trassalari, MHY va belgilangan yo'nalishlar bo'yicha:		
a) suv hududi, tekislik va tepalikli joylar ustidan		
300 (162 uz) va undan kam	300 (1000 fut)	100 (330 fut)
300 dan (162 uz.dan) ortiq		200 (330 fut)
b) relyefining absolyut balandligi 2000 m (6600 fut) va undan kam bo'lgan tog'li joylarda		
Parvoz tezligidan qat'i nazar	600 (2000 fut)	300 (1000 fut)
v) relyefining absolyut balandligi 2000 m (6600 fut) va undan ortiq bo'lgan tog'li joylarda		
Parvoz tezligidan qat'i nazar	600 (2000 fut)	600 (2000 fut)
Sog'liqni saqlash tashkilotlari, qidiruv-qutqaruv, avariya-qutqaruv ishlari va ularga tayyorgarlik parvozlari xizmat ko'rsatish bo'yicha shoshilinch parvozlari		
300 (162 uz) va undan kam	600 (2000 fut)	50 (165 fut)

(16-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrda 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish aviatsiya qoidalariga (O'zR AQ-91)
17-ILOVA

Joy relyefi xarakteri	Parvozning yo‘l qo‘yiladigan minimal balandligi (xavfsiz), m (fut)	Beriladigan parvoz balandliklari diapazoni, m (fut)
tekislik, tepalikli, o‘rmonli va 25 km (13,5 d.mili) radiusda relyef balandligi 200 metrgacha (660 futgacha) o‘zgarib turuvchi tog‘ tekisligi (alohida tepaliklarni hisobga olmaganda)	25 (82 fut)	25 — 50 (82 — 165 fut)
tepalikli va 25 km (13,5 d.mili) radiusda relyef balandligi 500 metrgacha (1650 futgacha) o‘zgarib turuvchi tog‘ tekisliklari	50 (165 fut)	50 — 75 (165 — 250 fut)
25 km (13,5 d.mili) radiusda relyef balandliklari 500 metr dan (1650 futdan) yuqoriga o‘zgarib turadigan kesishgan tog‘li hududlar	75 (250 fut)	75 — 100 (250 — 330 fut)
absolyut balandligi 2000 metr dan (6600 fut) baland bo‘lgan hududlar	100 (330 fut)	100 — 130 (330 — 430 fut)

(17-ilova O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

O‘zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish aviatsiya qoidalariga (O‘zR AQ-91)

18-ILOVA

Joyning sharoiti, suratga olish parvozlarning turlari	Bulutning haqiqiy balandligi, m (fut)	Gorizontal ko‘rinish, km	Shamol tezligi, m/s (uz)
tekislik va tepalikli hududlar: qidiruv-suratga olish parvozlari	200 (660 fut)	5	10 (20 uz)
aero suratga olish parvozlari	200 (660 fut)	5	10 (20 uz)
aero ko‘rinish parvozlari	150 (500 fut)	3	10 (20 uz)
tog‘li hududlar: suratga olish parvozlarning barcha toifalari uchun	400 (1300 fut)	6	10 (20 uz)
baland tog‘li hududlar (2000 m dan yuqori): suratga olish parvozlarning barcha toifalari uchun	700 (2300 fut)	10	10 (20 uz)

Izoh: Uchastkaning murakkabligi va ekipajning tajribasidan kelib chiqqan holda aviakorxonada komandiri barcha holatlarda ob-havoning jadvalda belgilangan ko‘rsatkichlaridan kam bo‘lmagan boshqa minimumlarini belgilashi mumkin.

(18-ilova O‘zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig‘ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug‘i (ro‘yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O‘R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

O‘zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish aviatsiya qoidalariga (O‘zR AQ-91)

19-ILOVA

Joy	VPQ bo‘yicha parvozlarning minimal sharoitlari
-----	--

	Xavfsiz parvoz balandligi (haqiqiy), m (fut)	Relyefning eng baland nuqtasidan bulutlar pastki chegarasining balandligi, m (fut)	Ko'rish imkoniyati, m	HKdan bulutlarning pastki chegarasigacha bo'lgan vertikal oraliq masofa, m (fut)
tekislik va tepalikli hududlar	100 (330fut)	150 (500 fut)	2000	50 (165 fut)
tog'li hududlar	300 (1000 fut)	400 (1300 fut)	5000	100 (330fut)
Tashqi ilgichlarda yuk bilan parvozni bajarish				
tekislik va tepalikli hududlar	150 (500 fut)	200 (660 fut)	2000	50 (165 fut)
Relyefning absolyut balandligi 2000 m (6600 fut) va undan past tog'li hududlar	300 (1000 fut)	400 (1300 fut)	5000	100 (330 fut)
Relyefning absolyut balandligi 2000 m (6600 fut) va undan baland hududlar	600 (2000 fut)	700 (2300 fut)	10000	100 (330 fut)

(19-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish aviatsiya qoidalariga (O'zR AQ-91)
20-ILOVA

Joy	Parvozlarning xavfsiz balandligi (haqiqiy), m (fut)		Relyefning eng baland nuqtasidan bulutlar pastki chegarasining balandligi, m (fut)		Ko'rish imkoniyati, m	
	Kunduzi	Kechasi	Kunduzi	Kechasi	Kunduzi	Kechasi
tekislik va tepalikli hududlar	50 (165 fut)	400 (1300 fut)	100 (330 fut)	450 (1500 fut)	1000	4000
tog'li hudud	300 (1000 fut)	—	400 (1300 fut)	—	2000	—

Izoh: tez tibbiy yordam ko'rsatish uchun parvozlarga tekislik va tepalikli hududlarda bulutlar pastki chegarasining balandligi 100 metrdan (330 futdan), relyefning eng baland nuqtasidan gorizontallik ko'rish imkoniyati 1500 metrdan kam bo'lmagan, tog'li joylarda esa bulutlar pastki chegarasining balandligi 300 metrdan (1000 futdan), relyefning eng baland nuqtasidan gorizontallik ko'rish imkoniyati 5000 metrdan kam bo'lmagan sharoitlarda ruxsat etiladi.

(20-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlarda xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2014-yil 16-sentabrdagi 51-n-sonli buyrug'i (ro'yxat raqami 1723-6, 15.10.2014-y.) tahririda — O'R QHT, 2014-y., 42-son, 525-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida "Fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish qoidalari" (O'zR AQ-91)ga
21-ILOVA

O'zbekiston Respublikasining samoviy hududidagi vertikal eshelonlashtirish

SXEMASI

Magnit meridianidan 0 ⁰ dan 179 ⁰ gacha			Magnit meridianidan 180 ⁰ dan 359 ⁰ gacha		
Eshelon nomeri	Metr	Fut	Eshelon nomeri	Metr	Fut
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

(21-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlarni xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi boshlig'ining 2011-yil 11-noyabrdagi 143-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-2, 07.12.2011y.) asosan kiritilgan — O'R QHT, 2011-y., 49-son, 503-modda)

Oldingi tahrirga qarang.

O'zbekiston Respublikasi samoviy hududida fuqaro va eksperimental aviatsiyasining parvoz qilish aviatsiya qoidalariga (O'ZR AQ-91)
22-ILOVA

Lazerli ko'rsatkichdan nurlanish hodisalari taxmini to'g'risidagi HISOBOT

F.I.O. (to'liq) _____ yoshi _____
 Lavozimi (HKK, 2 uchuvchi, dispatcher va h. k.) _____ telefon raqami _____
 Hodisa vaqtida foydalanilgan ko'rish qobiliyatini tiklash vositasi (ko'zoynak, ko'rish linzalari) _____
 HKning turi _____
 Qatnov raqami, HKning ro'yxat raqami _____
 Hodisa ro'y bergan vaqti va kuni (UTC) _____
 Tashqi ta'sir etuvchi omillar:
 Ob-havo sharoiti _____
 SMU/PMU _____
 Tashqi yorug'lik darajasi (kecha, kunduz, quyosh, tongotar, g'ira-shira payt, yulduzli osmon,

oy nurlari va h. k.) _____

Hodisa joyi:

(aerodrom/shahar/aeronavigatsiya vositalari) hududi _____

Uchish yo'nalishi _____

Manevrning turi (balandlikka

ko'tarilishi yoki qo'nishga kirishi) _____

Yo'nalishi /agar HK qayrilsa, yo'nalishning taxminan ahamiyati _____

Balandligi (erning ustki qismidagi) _____

Nurlanishning yo'nalishi:

Ko'zga tushishi, yorug'lik oldindanmi yoki yonidanmi keldimi? _____

Yorug'likning tavsifi:

Rangi _____

Nurlanishning xususiyati

(to'xtovsiz/lipillashi/impulslari) _____

Yorug'lik manbai (mustahkam yoki harakatchan) _____

Sizning taxminingizcha, nur HKni parvozda

qasddan kuzatganmi? _____

Nurning nisbatan kuchi

(chiroq-chaqnash, proyektor, quyosh yorug'ligi) _____

Nurlanishning davomiyligi

(soniyalarda) _____

Hodisa ro'y berguncha nur ko'ringanmi? _____

Nurlanish manbasi ro'y bergan joy (HKning geografik joyiga nisbatan) _____

Ekipaj kabinasiga tushgan nur oynasi:

chap/oldingi chap/markaziy/oldingi o'ng/o'ng/boshqa _____

Nurlanish ta'siri:

Ko'rganingizni yoritng*/ruhiy/jismoniy nurlanish oqibatlari _____

Ko'zga tushgan yorug'lik harakati oqibatining davomiyligi (soniyalar/daqiqalar/
/soatlar/kunlar

Nurlanish oqibatida HKning parvozi paytida bajarilgan ishlar _____

Imzo _____

Sana _____

* Ko'z nurlanishi oqibatidagi oddiy misollar

Qolgan tasvirlar. Yarqiragan yorug'likning ko'zga ta'siridan so'ng ko'rish maydonida qolgan tasvir.

Qora dog'lar. Vaqtincha yoki uzoq davom etadigan ko'rish qismidagi yo'qotishning o'zlashtirilishi.

Qisqa muddatlarda ko'rmay qolish. Ko'rish qobiliyatining ma'lum muddatga yo'qolishi (qisqa yoki davomiy vaqtlarda), ko'zga yalt etib tushgan yorug'likdan hamda yorug'lik darhol olinganidan sodir bo'ladi.

Ko'rmay qolishlik. Ko'rishni qabul qilish vaqtincha buzilishi, yalt etib tushgan chiroq oqibatida (masalan, qarama-qarshi yo'nalishdagi avtomobilning uzoqqa yoqiladigan chirog'i kabi) kuzatiladi. Ma'lum muddatlarda ko'rmay qolishlik ko'rishning biologik xususiyatiga ega emas hamda kuzatuvchining ko'z oldida yalt etib tushgan chiroqdangina sodir bo'ladi.

(22-ilova O'zbekiston Respublikasi Parvozlari Xavfsizligini Nazorat Qilish Davlat Inspeksiyasi boshlig'ining 2013-yil 25-martdagi 19n-sonli buyrug'iga (ro'yxat raqami 1723-5, 12.04.2013-y.) asosan kiritilgan — O'R QHT, 2013-y., 15-son, 213-modda)

(O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami, 2007-y., 41-42-son, 420-modda; 2009-y., 48-son, 519-modda; 2011-y., 49-son, 503-modda; 2012-y., 32-son, 384-modda; 2013-y., 15-son, 213-modda; 2014-y., 42-son, 525-modda; 2016-y., 21-son, 243-modda, 49-son, 562-modda; Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy

bazasi, 17.01.2018-y., 10/18/1723-9/0585-son, 03.07.2018-y., 10/18/1723-10/1444-son; Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 28.07.2021-y., 10/21/3313/0724-son; 03.04.2023-y., 10/23/1723-11/0185-son; 12.07.2023-y., 10/23/1723-12/0466-son; 13.02.2024-y., 10/24/3495/0122-son)